Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo
Gobierno de Chile

Gobierno Regional
Región de Coquimbo

Servicio de Consultoría para la Elaboración de

Modelos de Gobernanza para el Área Metropolitana LA SERENA - COQUIMBO

Producto 04: Informe Final

27 de agosto de 2026

IDOM

“SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE MODELOS DE GOBERNANZA PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE LA SERENA – COQUIMBO” (E9133/2025), ID: 761-40-LP25

ETAPA 4

PRODUCTO 4: INFORME FINAL

Profesionales Participantes

Jorge Leonel Rivas Jefe de Proyecto - Arquitecto	**Waldo Urquiza** Arquitecto	**Francisca Almarza** Geógrafa	**Paulina Contreras P.** Ing. Administración de Empresa
Carlos Espinosa Godoy Ingeniero Civil Industrial	**María Elvira Valdivieso E.** Antropóloga	**Florencia Caro B.** Diseñadora	**Larry Cortés Peña** Arquitecto

CONTENIDO

1. Introducción 6

1.1. Objetivo General 6
1.2. Tablas de Cumplimiento 7
1.3. Metodología Aplicada 11

2. Modelo de Gobernanza Metropolitana 19

2.1. Objetivo General 19
2.2. Gobernanza Metropolitana en Chile 20
2.3. Antecedentes del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo 27
2.4. Mapa de Actores en el escenario actual 34
2.5. Matrices de Influencia/Interés 43
2.6. Evaluación de Fórmulas Corporativas de Gobernanza 51
2.7. Propuesta de Modelo de Gobernanza 70
2.8. Propuesta de Reglamento de Funcionamiento del Comité Metropolitano (CM) del AM LS-CQ 119
2.9. Propuesta de Protocolo de Funcionamiento de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) 142

3. Plan Metropolitano 148

3.1. Objetivo General 149
3.2. Diagnóstico Metropolitano Integrado 150
3.3. Síntesis Diagnóstica 496
3.4. Horizonte Estratégico y Plan de Acción 539
3.5. Cartera de Iniciativas Metropolitanas 552

4. Proceso Participativo 631

4.1. Etapa 1 631
4.2. Etapa 2 633
4.3. Etapa 3 657
4.4. Etapa 4 682

5. Documentación del Proceso 697

5.1. Documentación y Respaldo de la Consultoría 697
5.2. ArcGis Online 704
5.3. Presentación Ejecutiva del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano 706
5.4. Resúmenes Ejecutivos del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano 708

6. Aprendizajes del Proceso 712

6.1. Desafíos y Recomendaciones 714

7. Glosario de Términos 718

8. Bibliografía 721

9. Anexos..... 728

9.1. Facultades, Funciones y Atribuciones según Marco Legal Vigente .. 728
9.2. Listado de Actores..... 743
9.3. Matriz del Mapa de Actores con Competencia Directa en el AM LS-CQ 746
9.4. Matriz de Influencia/Interés 750
9.5. Proceso Participativo..... 753
9.6. Presentaciones..... 753
9.7. Resúmenes Ejecutivos 753
9.8. ArcGis Online..... 754
9.9. Iniciativas Metropolitanas..... 754

1 INTRODUCCIÓN

Introducción, objetivo y tabla de cumplimiento Etapa 4

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al **Producto 4: Informe Final**, elaborado en el marco del proyecto "*Servicio de Consultoría para la Elaboración de Modelos de Gobernanza para el Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo*" (E9133/2025), ID: 761-40-LP25.

Este informe constituye la síntesis y consolidación del trabajo desarrollado para la formulación del Modelo de Gobernanza Metropolitana y del Plan Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, integrando los resultados obtenidos durante el desarrollo del estudio y los insumos generados a lo largo de las distintas etapas de ejecución.

Su contenido reúne los antecedentes técnicos, diagnósticos, análisis, metodologías y propuestas elaboradas para la construcción de ambos instrumentos, incorporando asimismo los resultados del proceso participativo, las instancias de validación desarrolladas con actores relevantes del territorio y la documentación que respalda cada una de las actividades ejecutadas. Del mismo modo, sistematiza los principales aprendizajes derivados del proceso y los elementos necesarios para orientar la implementación y seguimiento de las propuestas formuladas.

En conjunto, el documento proporciona una visión integral del proceso desarrollado y de los resultados alcanzados, constituyéndose como un instrumento de referencia para fortalecer la gobernanza, la coordinación multinivel y la planificación estratégica del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

1.1. Objetivo General

Consolidar y presentar los resultados finales de la consultoría para la elaboración del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, integrando los productos, metodologías, instancias de participación y validación, antecedentes técnicos y aprendizajes obtenidos durante su desarrollo, con el propósito de disponer de un instrumento articulador que respalde la implementación, seguimiento y proyección de las propuestas orientadas al fortalecimiento de la gobernanza y la gestión metropolitana del territorio.

1.2. Tablas de Cumplimiento

A continuación, se presentan las tablas de cumplimiento de las etapas 2, 3 y 4 de la consultoría, elaboradas conforme a los contenidos, actividades y productos establecidos en los Términos de Referencia (TdR). Estas tablas fueron incorporadas en los informes previamente entregados, mientras que la tabla de la etapa 4 da cuenta del cumplimiento de los requerimientos asociados al presente Informe Final, verificando la incorporación de los contenidos y productos comprometidos para esta fase del estudio.

Tabla 1 Actividad y Productos esperados para la Consultoría según TdR – Etapa 2

Actividad	Producto TdR	Actividad / Contenidos TdR	Capítulo
Elaboración del Modelo de Gobernanza	3.1.2 Producto 2: Informe de Avance 1 (Actividad 1 y 2)	(i) Propuesta de definición de responsabilidades, funciones y atribuciones del GORE, DAM – DIPLADE y el Comité Consultivo de Alcaldes.	2.7.4
		(ii) Propuesta de mapa de actores clave- internos y externos al Gobierno Regional – que establezca rol y responsabilidades en relación con la planificación, gestión y administración del Área Metropolitana.	2.4 2.5 2.7.4
		(iii) Propuesta de flujograma de información y toma de decisiones hacia el interior y exterior del Gobierno Regional.	2.7.5
		(iv) Propuesta de Reglamento de Funcionamiento del Comité Consultivo de Alcaldes del AM LS-CQ.	2.8

Fuente: IDOM

Tabla 2 Actividades y Productos esperados para la Consultoría según TdR – Etapa 3

Actividad	Producto TdR	Actividad / Contenidos TdR	Capítulo
Elaboración Plan Metropolitano	3.1.3 Producto 3: Informe de Avance 2 (Actividad 3)	(i) Diagnóstico metropolitano integrado que caracterice y analice su áreas urbanas y rurales; su sistema urbano-territorial; sus determinantes geomorfológicas; realice un análisis sintético del sistema normativo-institucional; y analice y caracterice el Modelo de ordenamiento territorial metropolitano actual (estructuración territorial, configuración, dinámicas, brechas, conflictos, entre otros; y, establezca una visión de desarrollo consensuada, con sus lineamientos estratégicos, objetivos y una propuesta de iniciativas para el logro de éstos en el corto y mediano plazo.	**3.2, 3.3 y 3.4**
		- Caracterización del Sistema Urbano Territorial	3.2.1
		- Área Metropolitana La Serena–Coquimbo	3.2.1.1
		- Caracterización de la Población	3.2.1.2
		- Dinámica Urbano-Rural	3.2.1.3
		- Estructura Económica y Productiva	3.2.1.4
		- Determinantes del Medio Natural	3.2.2
		- Condiciones Climáticas	3.2.2.1
		- Sistema Hídrico	3.2.2.2
		- Geomorfología y Geología	3.2.2.3

Actividad	Producto TdR	Actividad / Contenidos TdR	Capítulo
		- Cobertura de Usos de Suelo	3.2.2.4
		- Áreas Protegidas	3.2.2.5
		- Vulnerabilidad Frente a Amenazas	3.2.3
		- Gestión de Residuos Sólidos	3.2.4
		- Patrimonio Cultural e Identidad Territorial	3.2.5
		- Análisis de Brechas Socio territoriales	3.2.6
		- Marco Normativo, Estratégico y de Planificación Territorial	3.2.7
		- Identificación de Iniciativas de Inversión	3.2.8
		- Diagnóstico Integrado	3.3.1
		- Modelo de Ordenamiento Territorial Actual	3.3.2
		- Estructura y Jerarquía del Sist. Urbano-Territorial	3.3.2.1
		- Integración Funcional y Área Urbana Funcional	3.3.2.2
		- Configuración Espacial y Estructuración Territorial	3.3.2.3
		- Síntesis: Atributos, Dinámicas y Externalidades	3.3.2.4
		- Determinación Factores Críticos	3.3.3
		- Análisis Prospectivo de Nuevas Áreas	3.3.4
		- Visión e Imagen Objetivo del AM LS-CQ	3.4.1
		- Lineamientos Estratégicos y Objetivos	3.4.2
		- Matriz de Lineamientos Estratégicos y Objetivos	3.4.3
		(ii) Horizonte Estratégico y Plan de acción con la definición de una cartera de iniciativas priorizadas a corto, mediano y largo plazo, diferenciando éstas si son estudios, planes, instrumentos, programas, proyectos de pre-inversión u obras de infraestructura o servicios públicos para ejecución, todas, de impacto o escala metropolitana. Deberá contener una visión y establecerá los lineamientos estratégicos con objetivos específicos, que incluyan iniciativas concretas con sus respectivos análisis de viabilidad, la identificación de responsables y plazos de ejecución, además de la identificación de proyectos detonantes que detalle instrumentos de inversión pública y perfiles de proyectos que sean claves para el desarrollo sostenible del AM.	3.5
		- Características de una Iniciativa	3.5.1
		- Sistematización y Definición de la Cartera	3.5.2
		- Presentación de las Iniciativas Metropolitanas	3.5.3
		- Matriz de Objetivos e Iniciativas	3.5.3.2
		- Análisis de Viabilidad de las Iniciativas Metropolitanas	3.5.3.2
		- Cartera de Proy. Priorizada al Corto y Mediano Plazo	Proyección de Iniciativas Detonantes en el Corto y Mediano Plazo

Actividad	Producto TdR	Actividad / Contenidos TdR	Capítulo
		- Proyectos Detonantes	Iniciativas Detonantes
		- Mecanismos de Financiamiento	3.5.4
		(iii) Propuesta de sistema de seguimiento con indicadores de monitoreo y evaluación, que permitan rendir cuentas a la gobernanza metropolitana y a realizar ajustes y modificaciones a estos instrumentos de planificación y gestión del AM. Este sistema se puede presentar como una matriz de resultados y productos, con la definición, por lineamiento y cada uno de sus objetivos, de los indicadores con sus fórmulas correspondientes y su interpretación, de manera de poder evaluar el desempeño del plan estratégico definido.	3.5.5
		- Indicadores de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación	3.5.5.2

Fuente: IDOM

1.2.1. Tabla de Cumplimiento Etapa 4

El presente informe desarrolla los contenidos, actividades y productos correspondientes a la etapa 4, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia (TdR). Para facilitar la verificación de su cumplimiento, se presenta a continuación una tabla que vincula cada uno de los requerimientos definidos en el numeral 3.1.4 de los TdR con los capítulos y secciones del documento donde estos son abordados.

Tabla 3 Actividades y Productos para la Consultoría según TdR - Etapa 4

Actividad	Producto TdR	Actividad/Contenido TdR	Capítulo
Informe Final	3.1.4 Producto 4: **Informe Final (Actividades 1, 2, 3, 4 y 5)**	(i) Versión final (incluido diseño y edición de acuerdo a pautas de la contraparte técnica SUBDERE) de todos los elementos de la Actividad 2 y de la Actividad 3. Deberá ser entregado en formato PDF, así como en un formato editable (por ejemplo, InDesign).	N/A
		- Actividad 2 – Proceso de elaboración del Modelo de Gobernanza	2
		- Actividad 3 – Proceso de elaboración del Plan Metropolitano	3
		(ii) Resultados y registros de la Actividad 4.	4.4
		- Actividad 4 – Validación	4.4
		(iii) Documentación de toda la consultoría en la carpeta digital en línea con la Actividad 5.	5.1
		- Actividad 5 - Documentación del proceso y cierre	5
		(iv) Descripción detallada de la metodología utilizada tanto para la elaboración del Modelo de Gobernanza y su Validación, como para la construcción del Plan Metropolitano del AM de La Serena-Coquimbo, y su Validación. Además del Sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación.	1.3
		- Metodología Aplicada	1.3

Actividad	Producto TdR	Actividad/Contenido TdR	Capítulo
		(v) Presentación Power point con resumen del modelo de gobernanza, incluyendo esquemas de organigramas y flujogramas, al igual que un resumen del Plan Metropolitano del AM, su plan de acción con sus principales lineamientos estratégicos, objetivos y cartera de iniciativas priorizadas para el corto, mediano y largo plazo.	5.3
		- Presentación	5.3
		(vi) Elaboración de resúmenes ejecutivos de 500 y 2000 palabras del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano.	5.4
		- Resumen Ejecutivo	5.4
		(vii) Aprendizajes obtenidos del proceso de consultoría.	6

Se entregará la primera versión de este Producto 4 a más tardar a los 240 días corridos contados desde la notificación de la resolución exenta totalmente tramitada que apruebe el contrato de prestación de servicios, mediante su respectiva publicación en el sistema de información de conformidad a lo dispuesto en el artículo 9° del D.S. 661 de 2024 del Ministerio de Hacienda, Reglamento de la Ley de Compras.

Fuente: IDOM con base en el punto 3.1.4 de los TdR (Resolución Exenta N.° 4411/2025, SUBDERE, 2025)

1.3. Metodología Aplicada

El esquema metodológico general del Servicio de Consultoría para la elaboración de Modelos de Gobernanza para el Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo se estructuró en cuatro etapas: (E1) Plan de Trabajo, (E2) Elaboración del Modelo de Gobernanza, (E3) Elaboración del Plan Metropolitano e (E4) Informe Final.

Ilustración 1 Esquema Metodológico General de la Consultoría

Fuente: IDOM

Este esquema busca asegurar un proceso de trabajo articulado y progresivo, permitiendo avanzar de manera ordenada en la construcción de los instrumentos estratégicos destinados a orientar la gestión y desarrollo del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo.

La elaboración del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano fueron desarrollados durante la etapa 2 y 3 respectivamente, mediante procesos de co-construcción con actores clave y sucesivas instancias de análisis, retroalimentación y validación. Esto permitió fortalecer progresivamente sus distintos componentes y asegurar su pertinencia territorial e institucional.

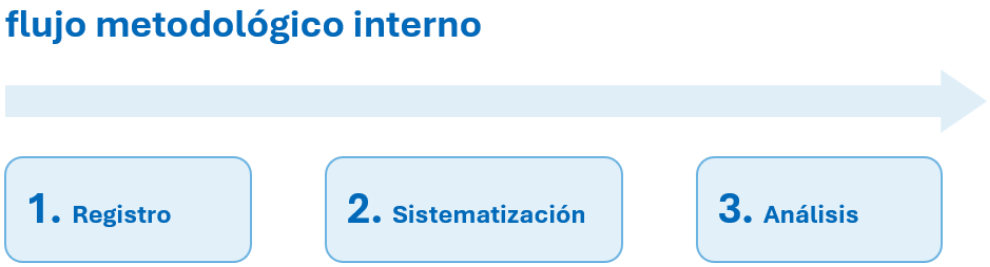
Posteriormente, durante la etapa 4, se llevaron a cabo dos instancias de devolución de resultados orientadas a consolidar y presentar la versión final de los productos. Los resultados de estas actividades se encuentran contenidos en el apartado del proceso participativo Etapa 4.

A continuación se presentan las metodologías aplicadas para la elaboración y validación del **Modelo de Gobernanza**, la construcción y validación del **Plan Metropolitano** y el **Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación**.

1.3.1. Metodología del Modelo de Gobernanza Metropolitana

La elaboración del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ se sustentó en un flujo metodológico orientado a transformar la información recopilada durante los procesos participativos en insumos técnicos para la formulación del modelo. Este proceso se estructuró en tres etapas secuenciales: Registro, Sistematización y Análisis.

Ilustración 2 Flujo metodológico interno para la elaboración del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

- **Registro** de antecedentes obtenidos mediante talleres presenciales y virtuales, entrevistas a actores clave, reuniones de coordinación y revisión documental.
- **Sistematización** mediante el ordenamiento, clasificación y consolidación de los insumos recopilados, permitiendo identificar temáticas recurrentes, puntos de convergencia y elementos estratégicos para la gobernanza metropolitana.
- **Análisis** de los insumos sistematizados. Los resultados fueron interpretados y contrastados con el marco normativo, la experiencia comparada y la capacidad institucional instalada, dando origen a la propuesta del Modelo de Gobernanza. El proceso de análisis individual de cada actividad participativa, fue materializado en un reporte disponible en Anexos.

De manera transversal, este proceso fue acompañado por instancias sucesivas de co-construcción y validación con los actores clave partícipes del proceso. Cada ciclo de trabajo permitió contrastar la propuesta preliminar para recoger observaciones y ajustar progresivamente los contenidos desarrollados, favoreciendo la incorporación de distintas perspectivas institucionales y territoriales. Este enfoque iterativo contribuyó a fortalecer la pertinencia técnica de la propuesta y a consolidar acuerdos sobre sus componentes, avanzando gradualmente hacia un Modelo de Gobernanza compartido, validado y alineado con las necesidades y desafíos de la gestión metropolitana.

Ilustración 3 Actividades Etapa 2 Elaboración del Modelo de Gobernanza

Taller N°1 Modelo Gobernanza | **Entrevistas Actores Clave** | **Taller N°2 Modelo Gobernanza** | **Taller N°3 Modelo Gobernanza**

Fuente: IDOM

Cabe destacar que cada componente del Modelo de Gobernanza fue formulado mediante metodologías específicas, definidas en función de sus objetivos y alcances particulares. La aplicación de estos procesos permitió generar insumos técnicos complementarios que, en conjunto, conforman una propuesta integral. La descripción detallada de las metodologías empleadas y sus respectivos resultados se presentan en los subcapítulos correspondientes del presente documento.

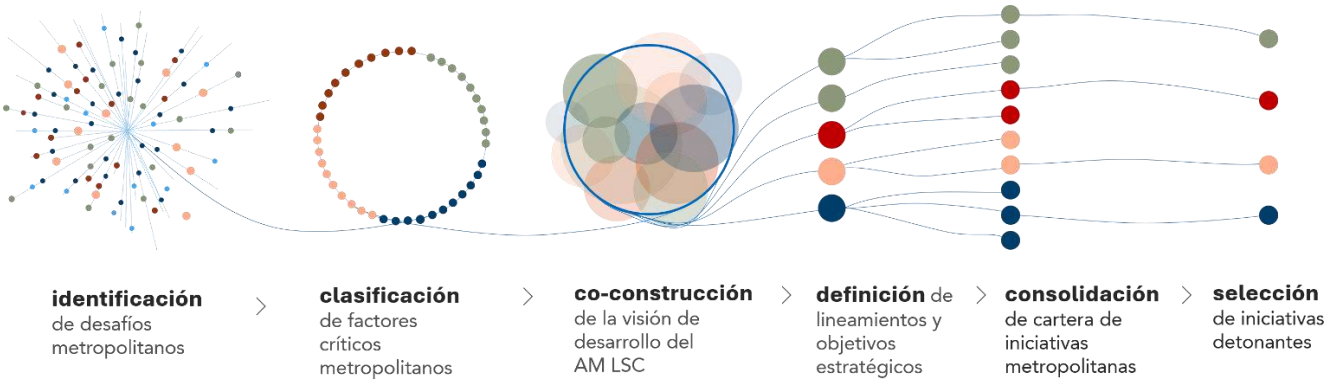
A continuación de indican los vínculos de las Metodologías específicas para la elaboración de cada componente del Modelo de Gobernanza:

- **Mapa de Actores Clave:** niveles de involucramiento y relación en competencias del AM LS-CQ.
- **Matriz de Influencia/Interés:** influencia, interés, capacidad y posición, elaborado para identificar la Matriz de Actores Institucionales Gubernamentales, Matriz de Actores Institucionales No Gubernamentales.
- **Criterios Rectores Básicos:** co-construcción, validación y resultado.
- **Fórmula Corporativa:** co-construcción, validación y resultado.
- **Esquema General del Modelo de Gobernanza:** co-construcción, validación y resultados.
- **Estructura Organizacional de Actores:** co-construcción, validación y resultados.
- Flujograma de Información y Tomas de Decisiones
- Instrumentos de Planificación y Gobernanza Metropolitana
- Ejercicio de la Teoría del Cambio

1.3.2. Metodología del Plan Metropolitano

La metodología empleada para la elaboración del Plan Metropolitano tiene por objetivo transformar los resultados del diagnóstico territorial y del proceso participativo en una propuesta estratégica para el desarrollo metropolitano. Este proceso se estructuró en las seis etapas secuenciales presentadas en el siguiente esquema.

Ilustración 4 Flujo metodológico interno para la elaboración del Plan Metropolitano del AM LS-CQ



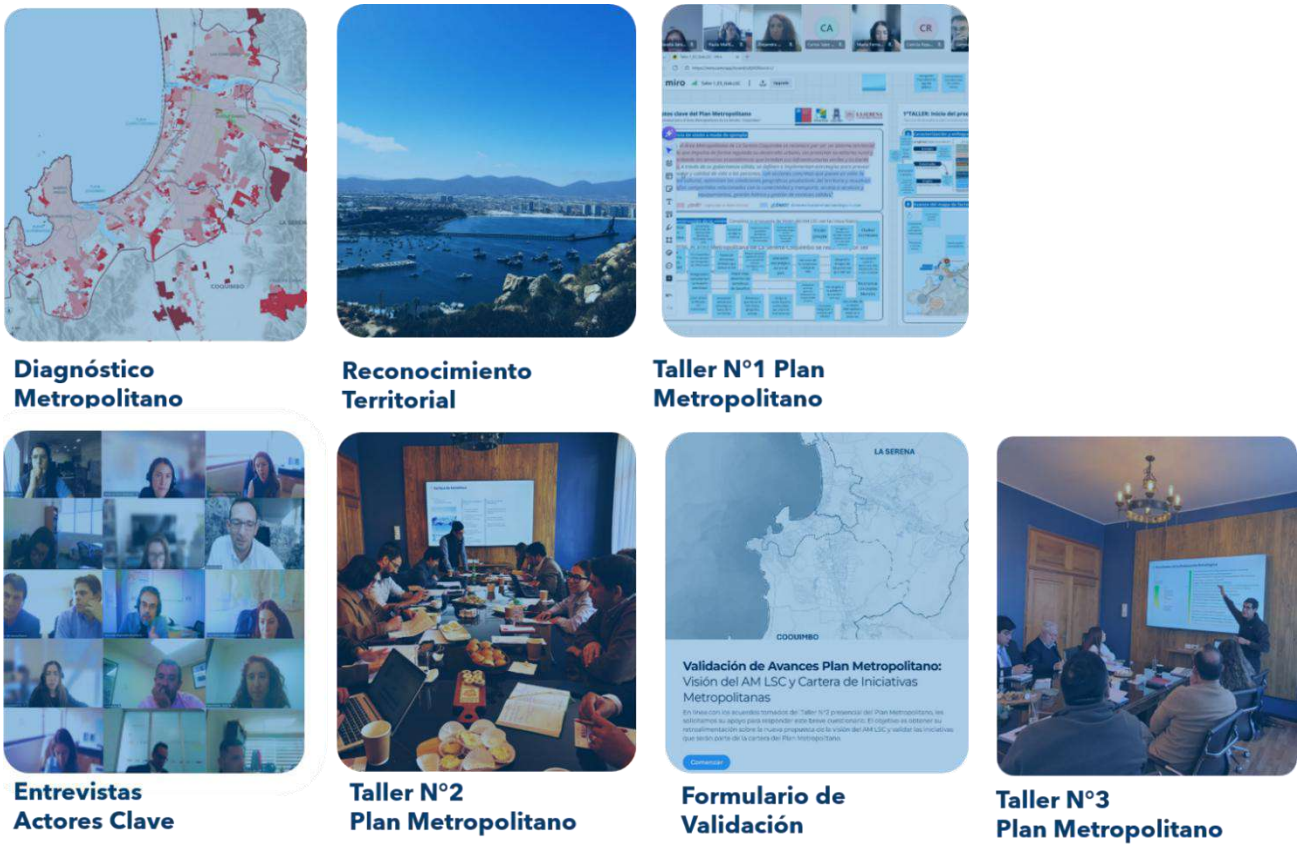
Fuente: IDOM

- **Identificación de desafíos metropolitanos**, mediante el reconocimiento territorial, recopilación y análisis documental, resultados del diagnóstico territorial metropolitano, talleres participativos y entrevistas a actores clave. Esta etapa del flujo metodológico permitió reconocer las principales problemáticas, oportunidades y dinámicas que inciden en el desarrollo del AM LS-CQ.
- **Clasificación de factores críticos metropolitanos**, a través del procesamiento y organización de la información recopilada, permitiendo identificar aquellos elementos estructurales con mayor incidencia sobre el futuro desarrollo del territorio. Este ejercicio contribuyó a sintetizar los hallazgos del diagnóstico y establecer las bases para la construcción de la propuesta.
- **Co-construcción de la visión de desarrollo del AM LS-CQ**, desarrollada mediante sucesivos ejercicios de participación y validación con actores clave. Este proceso permitió consolidar una visión compartida de largo plazo para el AM LS-CQ y una imagen objetivo que orienta el desarrollo territorial.
- **Definición de lineamientos y objetivos estratégicos**, a partir de los factores críticos identificados, la visión consensuada y los aportes recogidos durante el proceso participativo. Como resultado, se estableció un marco estratégico compuesto por cuatro dimensiones, nueve lineamientos y sus respectivos objetivos, orientados a conducir decisiones de inversión pertinentes con los desafíos metropolitanos.

- **Consolidación de la cartera de iniciativas metropolitanas**, mediante el levantamiento, sistematización y evaluación de iniciativas provenientes de carteras sectoriales, proyectos municipales y propuestas recogidas durante las instancias participativas. Su selección consideró criterios de pertinencia metropolitana, coherencia territorial y contribución a los lineamientos estratégicos definidos.
- **Selección de iniciativas detonantes**, a través de un proceso de priorización basado en evaluación estratégica, consenso de actores clave y factibilidad institucional, identificándose aquellas con mayor capacidad de generar impactos estructurales, fortalecer la gestión metropolitana y acelerar la implementación del Plan. Este ejercicio permitió definir seis iniciativas detonantes llamadas a impulsar resultados tempranos y consolidar la agenda metropolitana en el corto y mediano plazo.

De manera transversal, cada una de estas etapas fue acompañada por instancias de participación, retroalimentación y validación con los actores clave del territorio. Este proceso iterativo permitió contrastar resultados preliminares, incorporar observaciones y ajustar progresivamente los componentes del Plan Metropolitano.

Ilustración 5 Actividades Etapa 3 Elaboración del Plan Metropolitano



Fuente: IDOM

Cada componente del Plan Metropolitano fue desarrollado mediante metodologías específicas, definidas en función de sus objetivos, alcances y requerimientos técnicos particulares. La descripción detallada de estas metodologías, junto con los resultados obtenidos, se presenta en los subcapítulos correspondientes del presente documento.

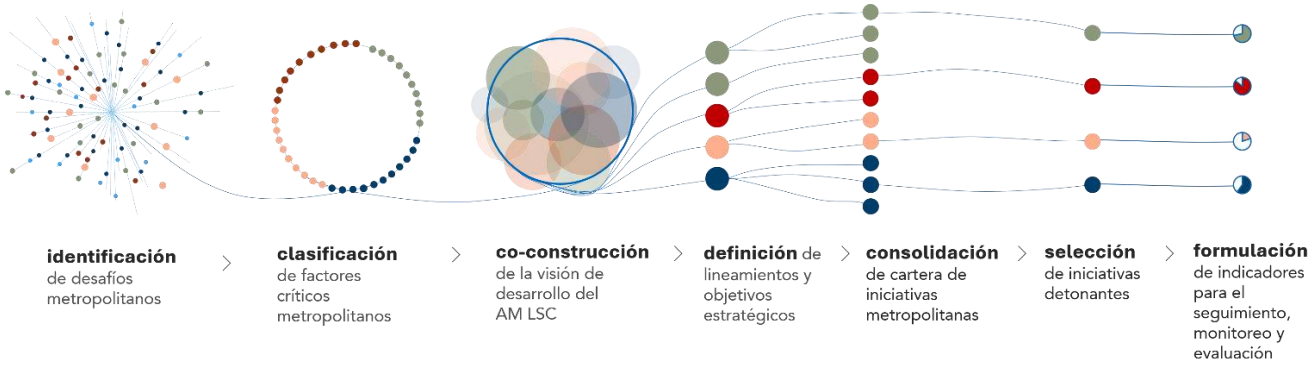
Con el propósito de facilitar su consulta, a continuación se indican los vínculos asociados a cada uno de las metodologías específicas.

- Diagnóstico Metropolitano
- Síntesis Diagnóstica
  - Factores Críticos: co-construcción, validación y resultados.
  - Análisis Prospectivo de Nuevas Áreas
- Horizonte Estratégico y Plan de Acción:
  - Visión e imagen objetivo: co-construcción, validación y resultados.
  - Lineamientos estratégicos y objetivos: co-construcción, validación y resultados.
- Cartera de Iniciativas Metropolitanas: co-construcción, validación y resultados.
  - Características de una Iniciativa Metropolitana
  - Proceso de Sistematización y Definición de Iniciativas
  - Iniciativas Metropolitanas y Análisis de Viabilidad
  - Iniciativas Detonantes

1.3.3. Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación

La elaboración del Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación se desarrolló como parte integrante del Plan Metropolitano, por lo que su diseño responde al flujo metodológico definido para dicho instrumento. En este contexto, su formulación se sustenta en los lineamientos y objetivos estratégicos previamente establecidos, asegurando que los indicadores se encuentran alineados con las prioridades y metas del plan.

Ilustración 6 Flujo metodológico interno para la formulación de indicadores



Fuente: IDOM

El propósito del sistema propuesto es disponer de una herramienta que permita medir periódicamente el avance e implementación del Plan Metropolitano, facilitando el seguimiento de sus resultados y contribuyendo a la toma de decisiones informadas para su gestión y ajuste.

Cabe señalar que la formulación de los indicadores responde al contexto actual del AM LS-CQ, recientemente constituida, por lo que el sistema ha sido concebido con la flexibilidad necesaria para incorporar ajustes y perfeccionar sus métricas, de acuerdo con los consensos y definiciones que se adopten los actores clave conforme avance el proceso de implementación.

La metodología específica empleada para la formulación de los indicadores se presenta en el subcapítulo Criterios para la Formulación de Indicadores, utilizada para la propuesta de Indicadores Metropolitanos compuestos por Indicadores para Monitoreo y Evaluación de Objetivos Estratégicos e Indicadores para el Fortalecimiento de la Gobernanza, junto con Consideraciones Generales para el seguimiento del Plan Metropolitano.

2 GOBERNANZA METROPOLITANA

2. MODELO DE GOBERNANZA METROPOLITANA

En el marco del proceso de descentralización que atraviesa Chile, distintos territorios han iniciado su formalización como Áreas Metropolitanas. Este avance responde a una urbanización sostenida que, en diversos casos, no ha estado acompañada de una planificación suficiente ni de una articulación interinstitucional robusta, generando desafíos relevantes en transporte, ordenamiento territorial, gestión de residuos e infraestructura.

En particular, la Región de Coquimbo ya cuenta con la conformación de su Área Metropolitana, sustentado en el cumplimiento de los criterios establecidos por el marco legal vigente. Dichos criterios consideran, entre otros aspectos, la extensión territorial, el umbral demográfico, la continuidad del tejido urbano y la utilización de infraestructuras y servicios urbanos compartidos.

Ante este escenario, resulta imprescindible avanzar en la definición de un modelo de gobernanza metropolitana para el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo (AM LS-CQ en adelante). El presente modelo propuesto establece criterios, objetivos, instancias de coordinación y funciones que orienten la participación de los distintos actores en la administración, planificación y gestión del AM LS-CQ, promoviendo coherencia estratégica entre las partes involucradas, eficacia en los métodos de articulación que ayuden materializar iniciativas y sostenibilidad en las coordinaciones intersectoriales para el desarrollo metropolitano.

2.1. Objetivo General

Elaborar una propuesta de modelo de gobernanza para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo y una propuesta de reglamento para el comité consultivo conformado por el Gobernador Regional de Coquimbo y los alcaldes(as) de las comunas del área metropolitana, en adelante denominado Comité Consultivo de Alcaldes.

2.1.1. Objetivos Específicos

- Describir el marco de referencia de las funciones y atribuciones legales (responsabilidades) del Gobierno Regional de Coquimbo en relación con la planificación, gestión y administración para cada área metropolitana.
- Generar un mapa de actores clave con una propuesta sobre sus roles y responsabilidades en relación con la administración, planificación y gestión del área metropolitana.
- Proponer un flujograma de información y toma de decisiones interno (DAM, DIPLADE, DIT, CORE, Gobernador Regional, entre otros) y externo al Gobierno Regional (Municipios del Área Metropolitana, Comité Consultivo de Alcaldes, Servicios Públicos Regionales, comunidad, entre otros).

- Proponer un dispositivo complementario al Comité Consultivo de Alcaldes con integrantes de los ámbitos público, privado, academia y sociedad civil como una instancia de análisis de temáticas metropolitanas.
- Generar una propuesta de reglamento de funcionamiento del Comité Consultivo de Alcaldes del AM LS-CQ.

2.2. Gobernanza Metropolitana en Chile

Con el propósito de contextualizar el escenario sobre el cual se enmarca la propuesta de Modelo de Gobernanza para el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo, este apartado se presenta como una síntesis orientada a facilitar la comprensión del proceso de descentralización en Chile y que, a su vez, deriva en la futura constitución del AM LS-CQ. Este ámbito ha sido ampliamente estudiado en instancias previas y cuenta con avances significativos que apuntan a su consolidación.

En primer lugar, se sintetiza el proceso de descentralización que ha experimentado el país y que ha sido objeto de numerosas investigaciones y análisis previos, los cuales han aportado antecedentes normativos y estudios que evidencian avances significativos hacia una mayor autonomía regional. En particular, se destacan los hitos legales y regulatorios que han marcado la evolución de la descentralización en el país, orientando sus transformaciones y consolidando el contexto normativo vigente.

En este marco, la legislación chilena ha introducido la figura de las Áreas Metropolitanas, definiendo nuevos actores institucionales que participarán en su gobernanza. Estos actores, establecidos por la normativa, cuentan con roles y funciones específicas que buscan coordinar y gestionar el desarrollo territorial de manera integrada y eficiente. La identificación de estos actores y la delimitación clara de sus competencias resultan esenciales para entender la configuración institucional que se proyecta para el AM LS-CQ.

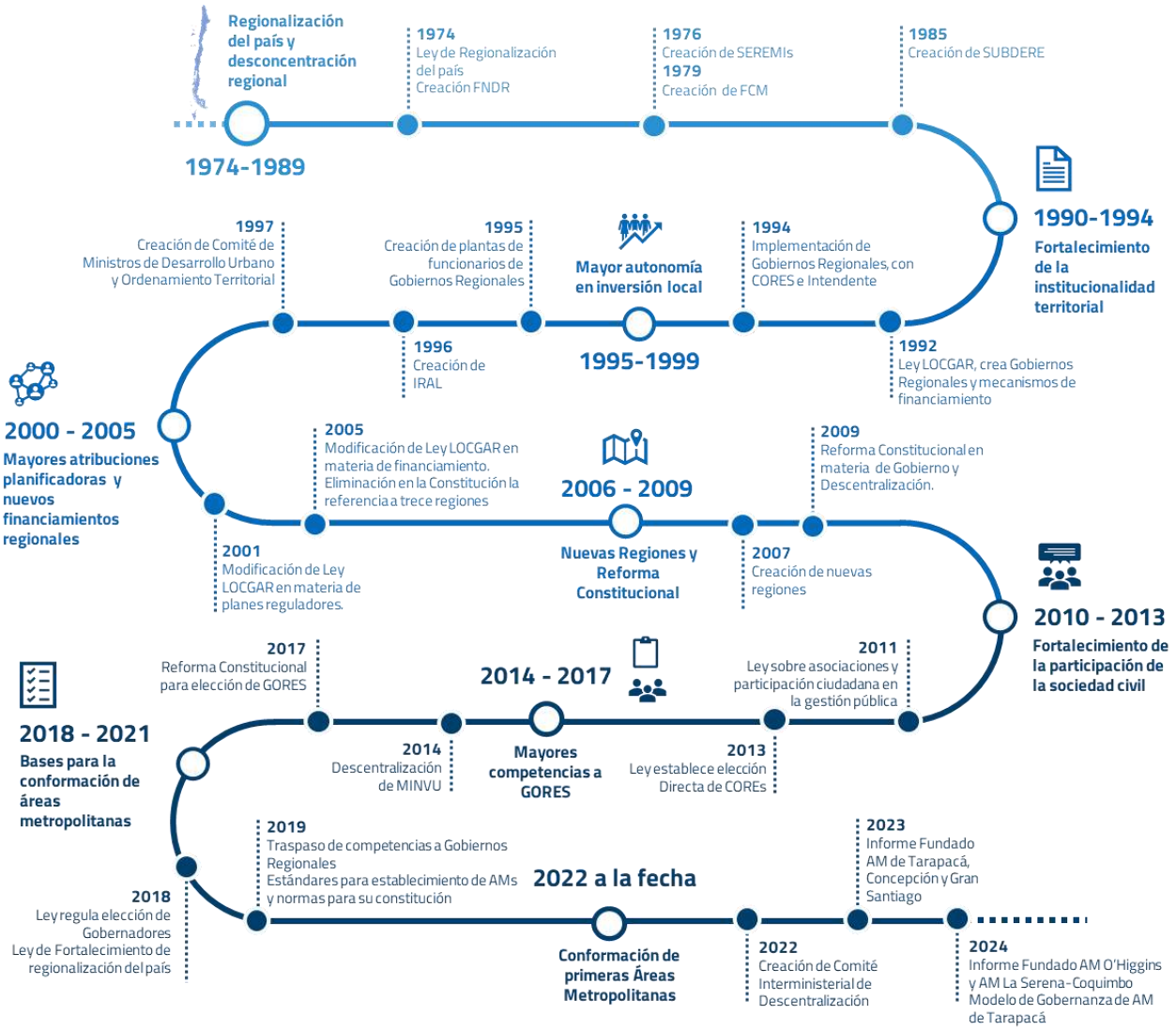
Finalmente, la identificación de los elementos anteriores permite analizar las implicancias concretas que tienen sobre la propuesta de Gobernanza para el AM LS-CQ. Es así como se reconoce tanto las oportunidades que presenta el proceso de descentralización (como la posibilidad de fortalecer la gestión local y la coordinación entre actores), como de las limitaciones y desafíos que enfrenta la consolidación de un modelo de gobernanza efectivo en el contexto chileno.

2.2.1. Hitos del Proceso de Descentralización

A continuación, se presenta un resumen de los hitos más relevantes del proceso de descentralización en Chile. Para su desarrollo se han tomado como referencia los estudios *Construyendo Gobernanza Metropolitana* (2019), *Descentralización en Chile* (2019) y datos de la Biblioteca del Congreso Nacional. El desarrollo de la descentralización se encuentra estrechamente vinculado a las políticas públicas implementadas por los distintos gobiernos, por esta razón el análisis se organiza en función de los periodos de gobierno.

Si bien dicho proceso ha registrado avances sostenidos en distintas materias, los hitos más relevantes en relación con el establecimiento de Áreas Metropolitanas se concentran en el periodo comprendido entre 2018 a la actualidad. En consecuencia, la presente síntesis ofrece primero una revisión panorámica de los antecedentes históricos y, posteriormente, en el capítulo *3. Antecedentes del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo*, se profundiza en los avances ocurridos a partir del año 2018.

Ilustración 7 Hitos del proceso de descentralización en Chile



Fuente: IDOM adaptado de Construyendo una Gobernanza Metropolitana (2019), Descentralización en Chile (2019) y Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

El proceso de descentralización en Chile tiene sus antecedentes en la regionalización del país, establecida mediante el **Decreto Ley 575**, que reemplazó la división administrativa en provincias y organizó el territorio nacional en 13 regiones. Con el propósito de reforzar dicho proceso, se creó el **Fondo Nacional de Desarrollo Regional** (FNDR) y, posteriormente, las **Secretarías Regionales Ministeriales** (SEREMI), apuntando a descentralizar la toma de decisiones del gobierno central y acercar las políticas públicas a las necesidades de cada región. Asimismo, se instauró el **Fondo Común Municipal** (FCM), concebido como un sistema de redistribución horizontal de recursos entre municipios, con el objetivo de reducir disparidades fiscales entre comunas. Luego, se dictaminó la existencia legal de la **Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo** (SUBDERE), a la cual se le asignaron las funciones de coordinar, impulsar y evaluar el desarrollo regional del país.

Entre 1990 y 1994 se fortaleció la institucionalidad territorial mediante la **Ley 19.175** correspondiente a la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional (LOCGAR), que creó los Gobierno Regionales, implementados con Consejos Regionales y la figura del Intendente Regional.

Durante el periodo 1995 y 1999 se avanzó hacia una mayor autonomía en la inversión local, a través de la **Ley 19.379** que fijó la planta de personal de los servicios administrativos regionales, y la creación de la Inversión Regional de Asignación Local (IRAL), destinada a incrementar la autonomía comunal en la definición de inversiones de impacto para las comunidades. Por otro lado, se creó el Comité de Ministros de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, integrado por los ministros de Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas, Bienes Nacionales, Agricultura y Transportes y Telecomunicaciones

Entre 2000 y 2005 se promulgó la **Ley 19.778**, que modificó la Ley 19.175 en materia de planes reguladores, con el objetivo de fortalecer el transporte público en las regiones. Este proceso derivó en la creación del primer sistema de transporte público integrado (Transantiago). Posteriormente, se produjeron otras modificaciones a la Ley en materia de financiamiento. En el mismo periodo se eliminó de la Constitución la referencia a las trece regiones, lo que abrió la posibilidad de crear nuevas regiones o fusionar las existentes.

Entre 2006 y 2009 se promulgó la **Ley 20.378**, se materializó la creación de nuevas regiones y se creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, habilitando la implementación de proyectos y subsidios en las regiones. Sin embargo, uno de los avances más significativos fue la aprobación de la **Ley 20.390** de reforma constitucional en materia de gobierno y administración regional, que permitió la elección directa de gobernadores regionales y modificó la Constitución en aspectos de descentralización y competencias de los Gobiernos Regionales (GORE).

El periodo entre 2010 y 2013 se caracterizó por el fortalecimiento de la participación de la sociedad civil a través de la **Ley 20.500** sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública. En este periodo se duplicaron los fondos destinados al FNDR, se separó la transferencia de ingresos propios regionales y se implementó la primera elección democrática de los Consejeros Regionales (CORE) mediante la **Ley 20.678**.

Entre 2014 y 2017 se otorgaron mayores atribuciones a los Gobiernos Regionales, impulsado por la creación de la Comisión de Estado para la Descentralización. En este ámbito, se aprobó la Ley de fortalecimiento con traspaso de competencias y nuevas divisiones, además de una reforma constitucional que estableció la elección de gobernadores regionales.

A partir de 2018 se registraron los avances más significativos en materia de Áreas Metropolitanas. La **Ley 21.073** reguló la elección directa de gobernadores regionales y definió disposiciones para los GORE. La **Ley 21.074** estableció nuevas competencias para los gobiernos regionales, incluyendo

planificación, inversiones y la gestión de Áreas Metropolitanas. Asimismo, se aprobaron el **Decreto Supremo 656** sobre traspaso de competencias y el **Decreto Supremo 98** sobre Áreas Metropolitanas.

Finalmente, desde 2022 a la fecha, destacan la creación del Comité Interministerial de Descentralización, la emisión de Informes Fundados para la conformación de las Áreas Metropolitanas de Tarapacá, Concepción, Gran Santiago, O'Higgins, así como la elaboración del Modelo de Gobernanza del Área Metropolitana de Tarapacá.

2.2.2. Nuevos Actores en Áreas Metropolitanas

Con el objetivo de administrar el Área Metropolitana, la legislación vigente establece la creación de dos organismos específicos. El primero corresponde a un Comité Consultivo de Alcaldes (CCA) concebido como una instancia formal de coordinación entre el gobernador regional y los alcaldes de las comunas que integran el Área Metropolitana. El segundo corresponde al Departamento de Área Metropolitana (DAM) conformado por profesionales que, entre otras funciones, deben actuar como Secretaría Ejecutiva de dicho comité.

- **Comité Consultivo de Alcaldes (CCA)**: La Ley 21.074 indica la conformación de un comité consultivo para la administración de las Áreas Metropolitanas. En el caso del AM LS-CQ, este comité será presidido por el Gobernador Regional de Coquimbo e integrado por los alcaldes de Coquimbo y La Serena. El Gobernador Regional deberá convocar al menos una vez por semestre, con el propósito de revisar el estado de la administración del Área Metropolitana, instancia en la cual los alcaldes podrán formular propuestas relativas a su gestión. Los acuerdos y proposiciones emanadas del Comité deberán ser aprobadas por la mayoría de los votos de los alcaldes o sus representantes. Un reglamento emitido por el Gobierno Regional regulará la forma de convocatoria y su funcionamiento, entre otras materias.
- **Departamento de Área Metropolitana (DAM)**: La Ley 21.074 establece la existencia de este departamento, encargado de apoyar al Gobernador Regional en la gestión de las áreas metropolitanas. Este departamento deberá colaborar en las funciones de coordinación e interacción del gobierno regional con los órganos administrativos de la administración central y local; coordinación de los instrumentos de planificación territorial atingentes al Área Metropolitana, emitiendo un informe respecto a dicha materia; y actuar como Secretaría Ejecutiva del Comité Consultivo de Alcaldes.

A continuación, se señalan los roles y responsabilidades de las autoridades que componen el Comité Consultivo de Alcaldes y de los profesionales que integran el Departamento de Área Metropolitana. Esto a partir de lo establecido en la Ley 21.074 (art. 104 bis).

Ilustración 8 Roles y responsabilidades de los nuevos actores del Área Metropolitana

ACTOR	ROL	RESPONSABILIDAD
Gobernador Regional	Máxima autoridad a nivel regional que preside el Comité Consultivo de Alcaldes y aborda los temas metropolitanos en conjunto con el Departamento de Áreas Metropolitanas	• Aprobar el **Plan Maestro de Transporte Urbano** (PMTUM) y sus modificaciones. • Aprobar el **sentido del tránsito** vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales, en coordinación con SEREMI de MTT. • Aprobar el **Plan Regulador Metropolitano** o **Intercomunal** y sus modificaciones. • Aprobar **Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público** (PIIMEP) y sus modificaciones. • Pronunciamiento sobre **Planes de Prevención o de descontaminación** que involucren un AM. • Recolección, transporte y/o disposición final de **residuos sólidos domiciliarios** de una o más municipalidades de un AM. *Si bien actualmente es una atribución de las municipalidades, la Ley 21.074 otorga las competencias a los Gobiernos Regionales para gestionar los residuos sólidos domiciliarios de las AM, aunque dichas atribuciones estarían sujetas a la validación y trabajo coordinado con las municipalidades, en el caso de asumir efectivamente dichas funciones.*
Alcaldes	Máxima autoridad municipal, integrante del Comité Consultivo de Alcaldes	• Formular propuestas sobre su administración. • Pronunciarse sobre el Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTUM) y sus modificaciones. • Pronunciarse sobre el sentido del tránsito vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales. • Pronunciarse sobre el Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal y sus modificaciones. • Pronunciarse sobre el Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) y sus modificaciones.

ACTOR	ROL	RESPONSABILIDAD
		• Pronunciarse sobre la Recolección, transporte y/o disposición final de residuos sólidos domiciliarios de una o más municipalidades de un AM.

Fuente: IDOM con base en la Ley 21.074

Respecto a la capacidad presupuestaria de estos nuevos organismos, la Ley establece que la Dirección de Presupuestos (DIPRES) deberá crear un programa presupuestario denominado **Fondo de Inversión Metropolitana** cuyo financiamiento provendrá del programa presupuestario de Inversión Regional.

2.2.3. Implicancias y Proyecciones en el Diseño del Modelo de Gobernanza

En virtud del proceso de descentralización del país y de constitución del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, se requiere un modelo de gobernanza que asegure la adecuada administración y gestión del territorio metropolitano, no solo en el marco de las competencias basales o atribuciones directas que específica la Ley, sino también en las posibles competencias que sean transferidas o creadas, a futuro, por solicitud del propio Gobierno Regional en cuanto a las inversiones en vivienda, transporte, medio ambiente y obras públicas. Este último aspecto es de especial importancia, ya que las incidencias en la gestión metropolitana de dichas competencias potenciales que asumiría el Gobierno Regional, si fuera el caso, implicarían robustecer capacidades técnicas administrativas y contar con mecanismos de coordinación más institucionalizados.

No obstante, la legislación vigente establece un **punto de partida con estándares mínimos**, entre los cuales destacan la creación de dos nuevas instancias: el **Comité Consultivo de Alcaldes** (CCA), que integra a las autoridades gubernamentales del territorio, quienes deben reunirse al menos una vez cada semestre y el **Departamento de Área Metropolitana** (DAM), que contempla la incorporación de nuevos profesionales destinados a gestionar el funcionamiento del área metropolitana. Según lo establecido por Ley, se indican tres profesionales base sin perjuicio de que cada Gobierno Regional pueda ampliar dicho número.

A partir de estas disposiciones legales, se abre la posibilidad de **avanzar hacia consideraciones que trasciendan lo estrictamente normativo**, incorporando fórmulas más colaborativas y dinámicas acordes al contexto territorial e institucional del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Ello implica, en primer lugar, reconocer las particularidades locales y posteriormente proponer un modelo de gobernanza flexible con espacios de coordinación formales que fortalezcan el desarrollo metropolitano bajo una visión compartida.

2.3. Antecedentes del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo

Las medidas más concretas para la conformación del AM LS-CQ surgen en 2018 a partir de la **Ley 21.073** que regula la elección directa de gobernadores regionales y realiza adecuación a diversos cuerpos legales. Esta indica, entre otras cosas, la elección de un Gobernador Regional a la cabeza del órgano ejecutivo del Gobierno Regional y Presidente del Consejo Regional.

En el mismo año, se publica la **Ley 21.074** de fortalecimiento de la regionalización del país, que otorga nuevas competencias y funciones a los gobiernos regionales y también regula el proceso de transferencia de competencias desde los ministerios y servicios públicos en materia de ordenamiento territorial, fomento de las actividades productivas y desarrollo social y cultural. En relación con las áreas metropolitanas, dicha Ley confiere a los Gobiernos Regionales la atribución de su administración.

Posteriormente, en 2019 se aprueba del **Decreto Supremo 656** que fija las condiciones, plazos y demás materias concernientes al procedimiento de transferencia de competencias de los ministerios de los servicios públicos a los gobiernos regionales. En complemento, en el mismo año se aprueba el **Decreto Supremo 98** que fija los estándares mínimos para el establecimiento de las áreas metropolitanas y establece normas para su constitución.

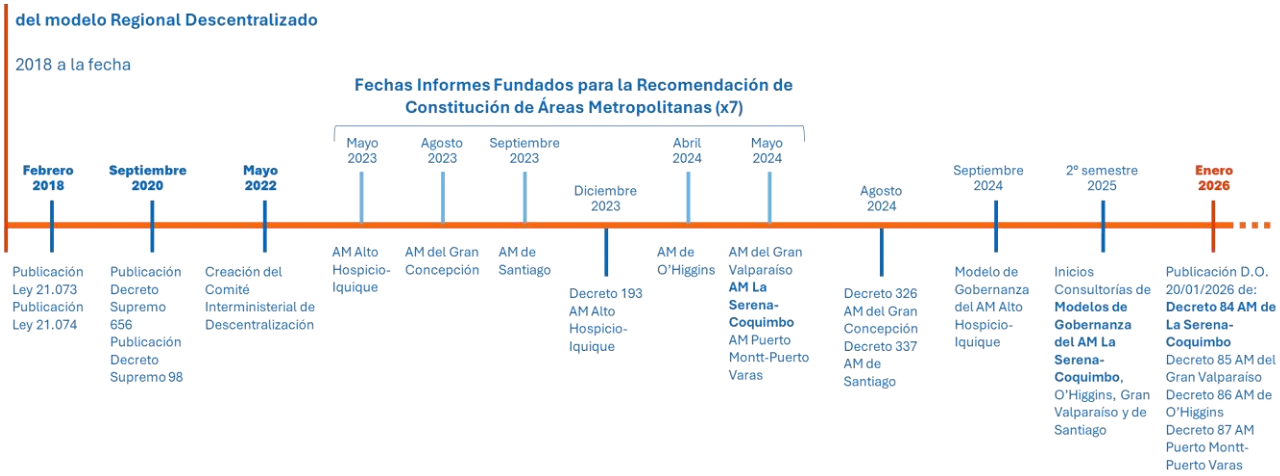
Otro avance significativo se produce en 2022 con la creación del **Comité Interministerial de Descentralización**, conformado por los ministerios del Interior y Seguridad Pública, Hacienda, Secretaría General de la Presidencia, junto a carteras incumbentes como el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones. Este comité tiene como función asesorar al Presidente de la República en la transferencia de competencias a los gobiernos regionales, proceso del cual derivan los Informes Fundados que recomiendan la constitución de áreas metropolitanas. En este marco, el 13 de mayo de 2024 se emite el **Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo**.

Una formalización reciente corresponde al **Decreto 84, 85, 86 y 87**, publicado el 20 de enero de 2026, que **constituyen oficialmente las áreas metropolitanas de La Serena-Coquimbo**, Gran Valparaíso, O'Higgins y Puerto Montt-Puerto Varas, respectivamente. En cuanto al Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, se integra por las comunas mencionadas, bajo la administración del Gobierno Regional de Coquimbo. El proceso consideró la respectiva solicitud del Gobierno Regional, consulta a alcaldes, evaluación técnica y recomendación favorable del Comité Interministerial de Descentralización.

Actualmente, el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo se encuentra en etapa de desarrollo de la presente consultoría, orientada a la elaboración de un Modelo de Gobernanza y un Plan

Metropolitano específico para dicha área, el cual es impulsado desde la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, perteneciente al Ministerio del Interior, y el Gobierno Regional de Coquimbo, para efectos de establecer las bases de coordinación intersectorial para la futura gestión y administración del área metropolitana.

Ilustración 9 Proceso de Constitución de Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo



Fuente: IDOM con base en información SUBDERE - BID

2.3.1. Resumen Cumplimiento de Criterios de Conformación

De acuerdo con el Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, el área cumple con lo establecido en el Decreto Supremo 98/2019, considerando su extensión territorial, umbral demográfico, continuo de construcciones urbanas y utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos.

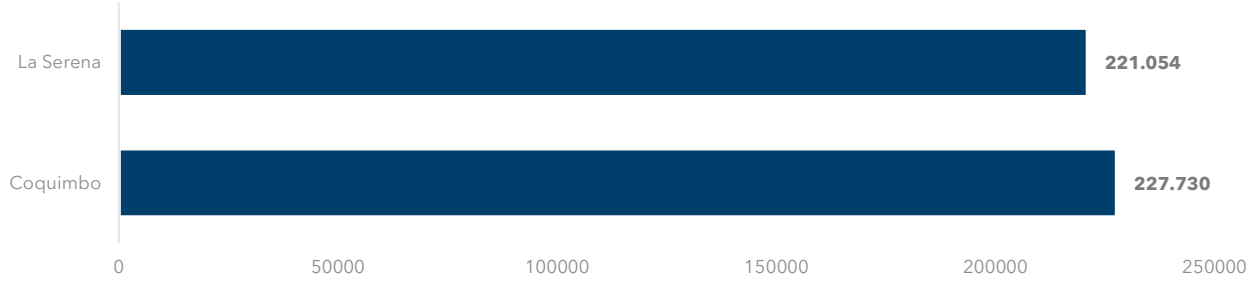
2.3.1.1. Extensión Territorial

En relación con este tema, el estudio de fundamentación, particularmente en su capítulo tercero, señala que el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo (AM LS-CQ), integrada por las comunas de La Serena y Coquimbo, se delimita en función de la interacción existente entre ambas comunas. Esta interacción responde al proceso histórico de desarrollo urbano conjunto, que ha potenciado su complementariedad funcional y se evidencia, especialmente en las últimas décadas, en la integración física y el uso compartido de infraestructuras, equipamientos y servicios de apoyo. Por ende, se cumple con la condición legal requerida, al estar el área metropolitana propuesta constituida por las comunas de La Serena y Coquimbo.

2.3.1.2. Umbral Demográfico

El artículo 4° del DS N°98 indica que, para establecer un área metropolitana, el total de habitantes debe superar los 250,000 según el Censo de Población vigente del Instituto Nacional de Estadísticas, sin considerar proyecciones. Al respecto, en el apartado 3.1, letra b) del estudio de fundamentación, titulado "Demografía general de la población comunas que conforman el AM", se presentan los datos generales basados en el último Censo (2017). Según este censo, la comuna de La Serena registraba una población de 221.054 habitantes y la comuna de Coquimbo, 227.730 habitantes, lo que sumaba un total de 448.784 personas. De esta forma, se cumple con la condición legal establecida.

Ilustración 10 Población de las Comunas del AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo

2.3.1.3. Continuo de Construcciones Urbanas

En cuanto a este criterio se indica que, parte de la superficie de la extensión territorial debe estar conformada por edificaciones y/o elementos de infraestructura contiguos, que albergan funciones urbanas, de acuerdo con los criterios morfológicos y estándar funcional previstos para el establecimiento de áreas metropolitanas.

- **Criterio morfológico**: el estudio de fundamentación expone los resultados de la "Metodología para medir el crecimiento físico de los asentamientos humanos en Chile" (MINVU-INE) del año 2021 que identifica la extensión territorial, conformada por edificaciones y/o elementos de infraestructura contiguos, que albergan funciones urbanas. Al respecto, se da cumplimiento a este criterio, ya que se evidencia un continuo de construcciones urbanas entre las áreas urbanas de La Serena y Coquimbo de casi 7.300 hectáreas (al año 2020). Este continuo comparte funciones urbanas habitacionales; comerciales, de servicios, existiendo sectores morfológicamente homogéneos sin diferencias físicas entre un área urbana de una comuna y la otra. Tanto el estudio mencionado como otros estudios desarrollados por MINVU, SECTRA, Municipios y Gobierno Regional dan cuenta de que este continuo se fue manifestando de manera progresiva y física, consolidándose desde principios de los 2000 como conurbación.

- **Estándar funcional**: el criterio de estándar funcional se cumple al delimitar el Área Funcional (AFU) mediante la "Metodología para determinar las áreas funcionales de las ciudades chilenas" (MINVU–INE–MTT) del año 2020 (actualizado año 2022), que identifica la dependencia funcional entre dos o más centros urbanos y su hinterland, según sea el tipo de sistema urbano. Los resultados señalan que el AFU está conformado por La Serena, Coquimbo y Andacollo, con una población total de 459.828 habitantes, de los cuales el 82,8% reside en el núcleo urbano y el 17,2% en el hinterland. El núcleo está conformado La Serena-Coquimbo, que funciona como polo de atracción, captando más del 15% de los viajes intercomunales por motivos laborales, demostrando el cumplimiento de dependencia funcional entre las comunas de La Serena y Coquimbo.

2.3.1.4. Utilización de Diversos Elementos de Infraestructura y Servicios Urbanos

En esta temática, se señala que los elementos de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos generan una influencia de escala intercomunal, que permitan reconocer, generar y compartir funciones complementarias entre las comunas susceptibles de conformar un área metropolitana, de acuerdo con los criterios morfológicos y estándar funcional previstos para el establecimiento de áreas metropolitanas.

En función de los levantamientos catastrales y análisis cualitativos que presenta el estudio de fundamentación del Gobierno Regional de Coquimbo, se corrobora que existe una utilización conjunta entre La Serena y Coquimbo de diversos elementos en las cuatro categorías señaladas a continuación:

- **Infraestructura Ecológica**: los núcleos urbanos de ambas comunas se asientan en la misma bahía y por tanto compartiendo elementos naturales parte de la infraestructura ecológica (bahía y planicies litorales, sectores de vega, red de humedales).
- **Infraestructura**: dada la relevancia regional del par La Serena-Coquimbo, existen elementos de infraestructura con influencia regional, intercomunal y metropolitana tanto en infraestructura aérea como portuaria el uso integrado es de escala regional. Infraestructura vial intercomunal, la red es de uso compartido y permite unir la red de centros poblados de la comuna y con otras comunas, en infraestructura vial urbana expresa y troncal, la red es integrada, existiendo vialidad de continuidad longitudinal clave para la movilidad de los habitantes de La Serena y Coquimbo y la infraestructura sanitaria y energética corresponde a las mismas redes no existiendo áreas de cobertura y concesión separadas.
- **Servicios urbanos**: los servicios y sistema de transporte público es una de las materias más relevantes de las necesidades de gestión urbana compartida, existiendo líneas que recorren todo el territorio conurbado dado el dinamismo origen-destino por diversos motivos, siendo una expresión de la extensión del territorio metropolitano más allá del actual continuo de

construcciones urbanas. Respecto a los servicios de manejo de residuos si bien se encuentran separados en gestión, se comparte el sitio de disposición final, teniendo el único relleno sanitario de la región, y por tanto con influencia de uso de escala provincial.

- **Equipamientos**: teniendo como base que el núcleo La Serena-Coquimbo, es el centro regional para muchos de los equipamientos de escala regional, dentro de la categoría de equipamientos compartidos se destaca Salud, dado que ambos hospitales regionales están concebidos y funcionan de manera complementaria, y con esto la población de ambas ciudades, los utiliza en función de las especialidades y no de los límites administrativos. En educación, para equipamientos de enseñanza media y especialmente superior, existe un uso compartido, de la misma manera que lo anterior, su acceso y uso no responde a la localización administrativa, sino que a la oferta educativa que presentan.

2.3.2. Identificación del Marco Normativo y Estratégico

El presente subcapítulo corresponde a la identificación del marco normativo y estratégico actualmente operativo, con el objetivo de distinguir posibles articulaciones entre estos y los nuevos instrumentos del Modelo de Gobernanza del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Cabe señalar que, el abordaje detallado del marco normativo se realizará en la etapa 3 Elaboración del Plan Metropolitano. De forma preliminar se clasifican en:

- **Planes Estratégicos**: concebidos como hojas de ruta a mediano y largo plazo que orientan el desarrollo del territorio, considerando visiones, objetivos y lineamientos.
- **Planes de Ordenamiento Territorial**: corresponden a instrumentos que regulan el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales del territorio.
- **Planes de Gestión**: herramientas de gestión operativa a mediano y largo plazo, respondiendo a problemáticas específicas, respuesta a incidentes y gestión de recursos.
- **Planes, Programas y/o Carteras de Inversión**: estableces prioridades de financiamiento a partir de necesidades y objetivos estratégicos.

Ilustración 11 Marco Normativo y Estratégico

Marco normativo y estratégico		Área comprendida
Planes Estratégicos	Estrategia Regional de Desarrollo 2030 (ERD)	Región de Coquimbo
	Plan de Desarrollo Comunal La Serena 2019-2022 (PLADECO)	Comuna de La Serena
	Plan de Desarrollo Comunal Coquimbo 2024-2028 (PLADECO)	Comuna de Coquimbo
Planes de Ordenamiento	Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU)	Región de Coquimbo
	Política Regional de Desarrollo Urbano 2030	Región de Coquimbo

Marco normativo y estratégico		Área comprendida
Territorial	Plan Regulador Intercomunal Provincia del Elqui (PRI)	Comunas de La Serena, Coquimbo, La Higuera, Vicuña, Paihuano y Andacollo
	Plan Regulador Comunal de La Serena	Comuna de La Serena
	Plan Regulador Comunal de Coquimbo	Comuna de Coquimbo
	Zonificación de Uso del Borde Costero	Comunas de la Región de Coquimbo con borde costero: La Higuera, La Serena, Coquimbo, Ovalle, Canela y Los Vilos
Planes de Gestión	Plan de Acción Regional de Cambio Climático de Coquimbo (PARCC)	Región de Coquimbo
	Plan de Acción Comunal de Cambio Climático de La Serena (PACCC) – en proceso de elaboración	Comuna de La Serena
	Plan de Acción Comunal de Cambio Climático de Coquimbo (PACCC) – en proceso de elaboración	Comuna de Coquimbo
	Plan de Acción Área Metropolitana La Serena-Coquimbo	Comunas de La Serena y Coquimbo
	Plan de Reducción de Riesgo y Emergencia de La Serena	Comuna de La Serena
	Plan de Reducción de Riesgo y Emergencia de Coquimbo	Comuna de Coquimbo
	Plan de Transporte Urbano Conurbación Coquimbo – La Serena	Comunas de Coquimbo y La Serena
Planes, Programas y/o Carteras de Inversión	Programa Público de Inversión Regional de Coquimbo	Región de Coquimbo

Fuente: IDOM

2.3.3. Implicancias en la Gobernanza Metropolitana

El proceso de conformación del AM LS-CQ refleja un avance sostenido y significativo en el marco del proceso de descentralización nacional, respaldado en un marco legal y normativo que otorga legitimidad y viabilidad a su desarrollo. En esta línea, el Informe Fundado para la Recomendación y Constitución del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo evidencia el carácter complementario de ambas comunas, expresado en su interdependencia vial, en su sistema de transporte público, en las redes sanitarias y energéticas, en el funcionamiento complementario de hospitales, en la oferta compartida de educación superior, entre otros ámbitos. Estos elementos se refuerzan a través de una

conurbación con más de dos décadas de consolidación, que requiere una gobernanza institucional acorde a su escala metropolitana.

Dicha área metropolitana se inserta en un entramado de planes estratégicos, de ordenamiento territorial, gestión y carteras de inversión que ya operan en el nivel regional, intercomunal y comunal. La existencia de instrumentos como el Plan de Acción del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo da cuenta que la planificación metropolitana está en marcha, pero requiere coordinación y coherencia para evitar duplicidades y potenciar sinergias.

En este contexto, el AM LS-CQ constituye una realidad metropolitana que demanda un modelo de gobernanza con **estructuras flexibles, adaptables, efectivas de coordinación y transparentes**, capaces de promover definiciones estratégicas entre el gobierno regional, municipios involucrados y demás actores atingentes a la materia.

2.4. Mapa de Actores en el escenario actual

En el marco de la propuesta de un Modelo de Gobernanza para el AM LS-CQ, se identifica un conjunto de actores clave con incidencia en su configuración y funcionamiento. En el ámbito público a nivel local, se consideran los municipios que conforman el Área Metropolitana: La Serena y Coquimbo. A nivel regional, se incorpora el Gobierno Regional, Secretarías Regionales Ministeriales (SEREMIs) y otros servicios atingentes; mientras que a nivel nacional se considera a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y actores de nivel central con eventual incidencia en iniciativas metropolitanas. Asimismo, se reconoce actores del sector privado, academia y de la sociedad civil con potencial involucramiento en la Gobernanza Metropolitana.

Bajo esta lógica, se contempla la identificación de actores clave, considerando tanto a aquellos que han participado del presente proceso, como los que presentan potencial involucramiento en el futuro funcionamiento de gobernanza metropolitana.

2.4.1. Identificación de Actores Clave

Como se ha mencionado anteriormente, la legislación vigente establece la creación de dos organismos específicos para la gestión metropolitana. El primero es el Comité Consultivo de Alcaldes (CCA en adelante), concebido como una instancia formal de coordinación entre los alcaldes de las comunas integrantes del Área Metropolitana y el Gobernador Regional. El segundo es el Departamento del Área Metropolitana (DAM en adelante), conformado por profesionales que, entre otras funciones, deben actuar como Secretaría Ejecutiva del CCA.

Sobre esta base, se presentan los actuales organigramas institucionales del sector público con competencia directa sobre la Gobernanza Metropolitana: Gobierno Regional de Coquimbo y municipios de La Serena y Coquimbo. En ellos se identifican los actores en sus orgánicas internas con potencial involucramiento en la gobernanza metropolitana. Este ejercicio, además, permite contrastar los cuerpos técnicos administrativos entre ambos municipios, aportando una base comparativa para comprender sus diferencias organizacionales y las eventuales implicancias en los procesos de coordinación interinstitucional.

Para determinar los potenciales niveles de involucramiento se establece una escala de tres categorías: alto, medio y bajo. Esta clasificación considera la participación asociada a los instrumentos y competencias de planificación metropolitana establecidos por la Ley 21.074, así como el rol práctico que los distintos actores pueden desempeñar en ellos. En este sentido, la escala facilita una lectura integral de la orgánica del gobierno regional y municipios involucrados.

3	**Involucramiento alto.** Corresponde a actores cuya participación está establecida explícitamente por Ley dentro de la gobernanza metropolitana, o bien tienen alta incidencia en las materias correspondientes. Es decir, poseen responsabilidades formales, convirtiéndose en actores estructurales para el funcionamiento del AM LS-CQ.
2	**Involucramiento medio.** Incluye a actores que, si bien no están mencionados por Ley, pueden aportar información clave, capacidades técnicas, experiencia sectorial o recursos relevantes. Su participación es altamente deseable, ya que su colaboración resulta estratégica para asegurar enfoques integrales.
1	**Involucramiento bajo.** Considera a actores cuyo vínculo con la Gobernanza del AM LS-CQ se visualiza de forma indirecta o acotada, pueden aportar valor en ámbitos específicos.
0	**No aplica.** Actores cuya participación en la Gobernanza del AM LS-CQ no se visualiza pertinente, ya sea porque no tienen competencias asociadas o su ámbito de acción no se vincula con el desarrollo metropolitano.

La matriz que asigna valores a los actores según cada instrumentos y competencias de planificación metropolitana, junto con su respectiva ponderación, se presenta en el apartado Anexos Matriz del Mapa de Actores con Competencia Directa en el AM LS-CQ.

Cabe destacar que, de forma preliminar se reconoce al Gobernador Regional, el Consejo Regional y los Alcaldes, como actores clave dentro de la toma de decisiones. En este sentido, el apartado Anexos detalla sus Facultades, Funciones y Atribuciones Según Marco Legal Vigente, mientras que el presente subcapítulo presenta únicamente aquellas competencias que inciden de manera directa en la gobernanza metropolitana, con el fin de focalizar la atención en los aspectos estratégicos del proceso.

2.4.1.1. Actores en el Gobierno Regional de Coquimbo

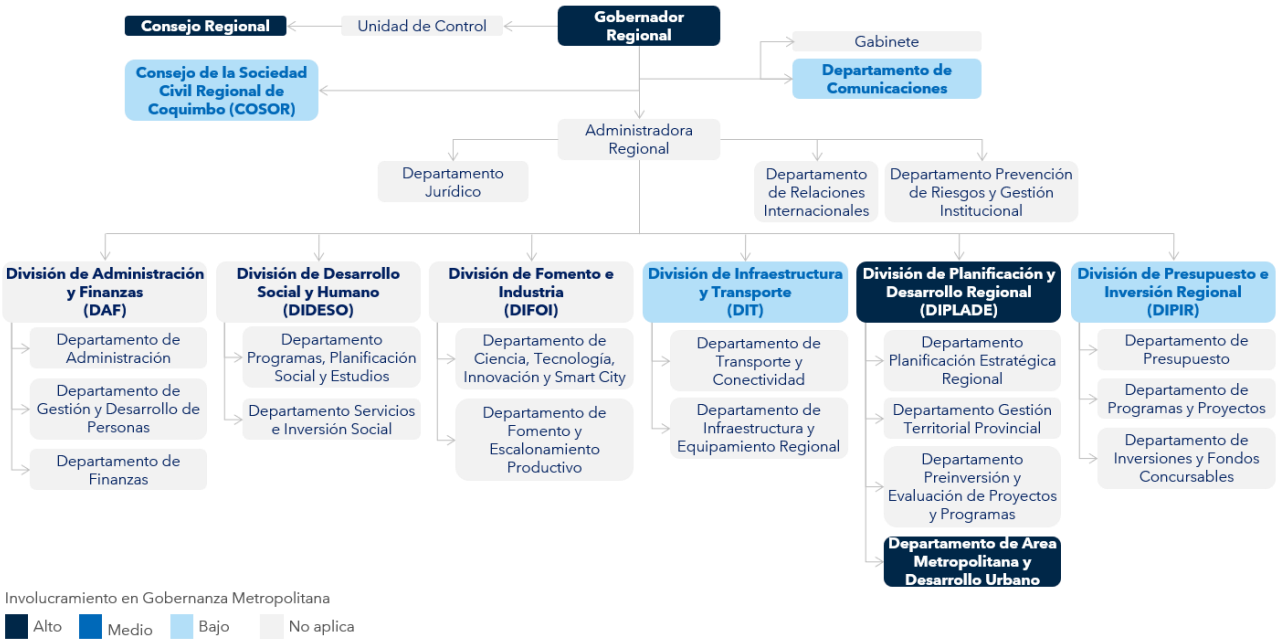
El organigrama del Gobierno Regional de Coquimbo establece como máxima autoridad al Gobernador Regional, quien ejerce como órgano ejecutivo. Junto a él, se destaca el Consejo Regional (CORE), órgano con atribuciones normativas, resolutivas y fiscalizadoras. Asimismo, se vincula con el GORE el Consejo de la Sociedad Civil Regional de Coquimbo (COSOR), integrado por organizaciones territoriales, funcionales, de interés público e interés social. El Gobierno Regional se estructura en seis divisiones que se relacionan entre sí y sus vínculos con el Gobernador Regional es a través de la Administradora Regional.

En el ámbito de la gobernanza metropolitana, se reconoce con potencial involucramiento alto la figura del GORE al presidir el CCA y al CORE quien según la Ley 21.074, debe aprobar la propuesta presentada por el GORE, previa consulta al CCA, sobre la recolección, transporte y/o disposición final

de los residuos sólidos domiciliarios de una o más municipalidades del área metropolitana[1]; el Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal y el Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. En este mismo nivel de involucramiento alto se posiciona DIPLADE, dado que ha sido la división conductora del proceso de Constitución del Área Metropolitana y, además, asumirá la gestión técnica a través del DAM.

Con potencial involucramiento bajo se encuentra el COSOR, como posible actor integrante de instancias de representación de la sociedad civil en la gobernanza. En esta categoría también se incluyen a la DIT y DIPIR, divisiones que podrían aportar insumos estratégicos y retroalimentación clave para fortalecer la Gobernanza Metropolitana.

Ilustración 12 Identificación de potencial involucramiento interno del Gobierno Regional de Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Consejo para la Transparencia, Gobierno Regional de Coquimbo, Portal de Transparencia.

[1] Si bien esta es una competencia establecida por Ley a los Gobiernos Regionales, es importante precisar que dicha transferencia debe estar validada, consensuada y coordinada con los gobiernos comunales, ya que actualmente es una atribución directa de las municipalidades.

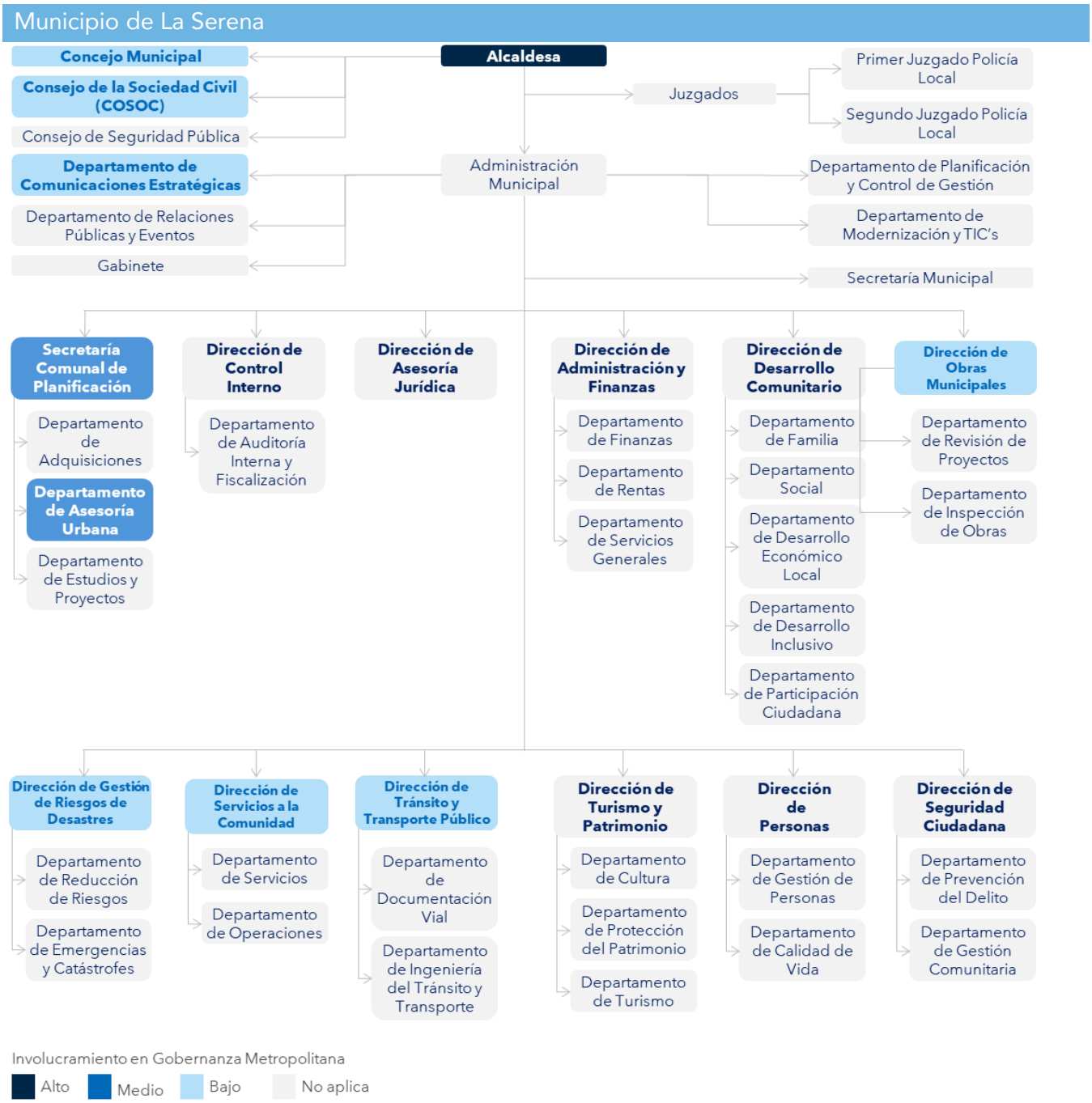
2.4.1.2. Actores en los Municipios del Área Metropolitana

A continuación, se presentan los organigramas institucionales de los municipios que conforman el AM LS-CQ, cuyos alcaldes integran el CCA, razón por la cual se les reconoce un potencial de involucramiento alto.

En un potencial involucramiento medio se ubican las Secretarías Comunales de Planificación (SECPLAN) junto con sus respectivos Asesores Urbanos, ya que consideran actores relevantes dentro de ciertos planes de interés metropolitano, tales como el PRM/PRI, el PIIMEP, PMTUM, entre otros; del mismo modo se visualizan con un rol clave en el ámbito técnico de la gobernanza. Cabe destacar que, a nivel municipal, la SECPLAN es la encargada de asesorar al alcalde(sa) y al Concejo Municipal en la definición de políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo comunal, mientras que el Asesor/a Urbano es responsable de orientar los procesos de planificación territorial y de desarrollo urbano en cada comuna.

Finalmente, en un potencial involucramiento bajo se consideran, de manera general, los Concejos municipales, quienes a nivel municipal tienen un carácter normativo, resolutivo y fiscalizador. También se consideran los Consejos de la Sociedad Civil (COSOC) al ser instancias de representación ciudadana, por lo que se visualizan como un vínculo con la sociedad civil organizada. En esta categoría también se posicionan las Direcciones Municipales atingentes a las materias involucradas en la gobernanza metropolitana, donde sus equipos técnicos puedan aportar insumos estratégicos y retroalimentación relevante para su fortalecimiento.

Ilustración 13 Identificación de potencial involucramiento de actores municipales de Municipio de La Serena



Fuente: IDOM con base en el Consejo para la Transparencia, Municipalidad de La Serena, Portal de Transparencia.

Ilustración 14 Identificación de potencial involucramiento de actores municipales de Municipio de Coquimbo

Fuente: IDOM con base en el Consejo para la Transparencia, Municipalidad de Coquimbo, Portal de Transparencia.

2.4.2. Mapa de Actores AM LS-CQ

A partir de la identificación de actores clave vinculados al AM LS-CQ se presenta el siguiente mapa esquemático radial que visualiza la escala de actores que convergen en el presente modelo de gobernanza. Para ello se considera el sector público, privado, academia y sociedad civil según su ámbito de acción territorial: local, regional y nacional.

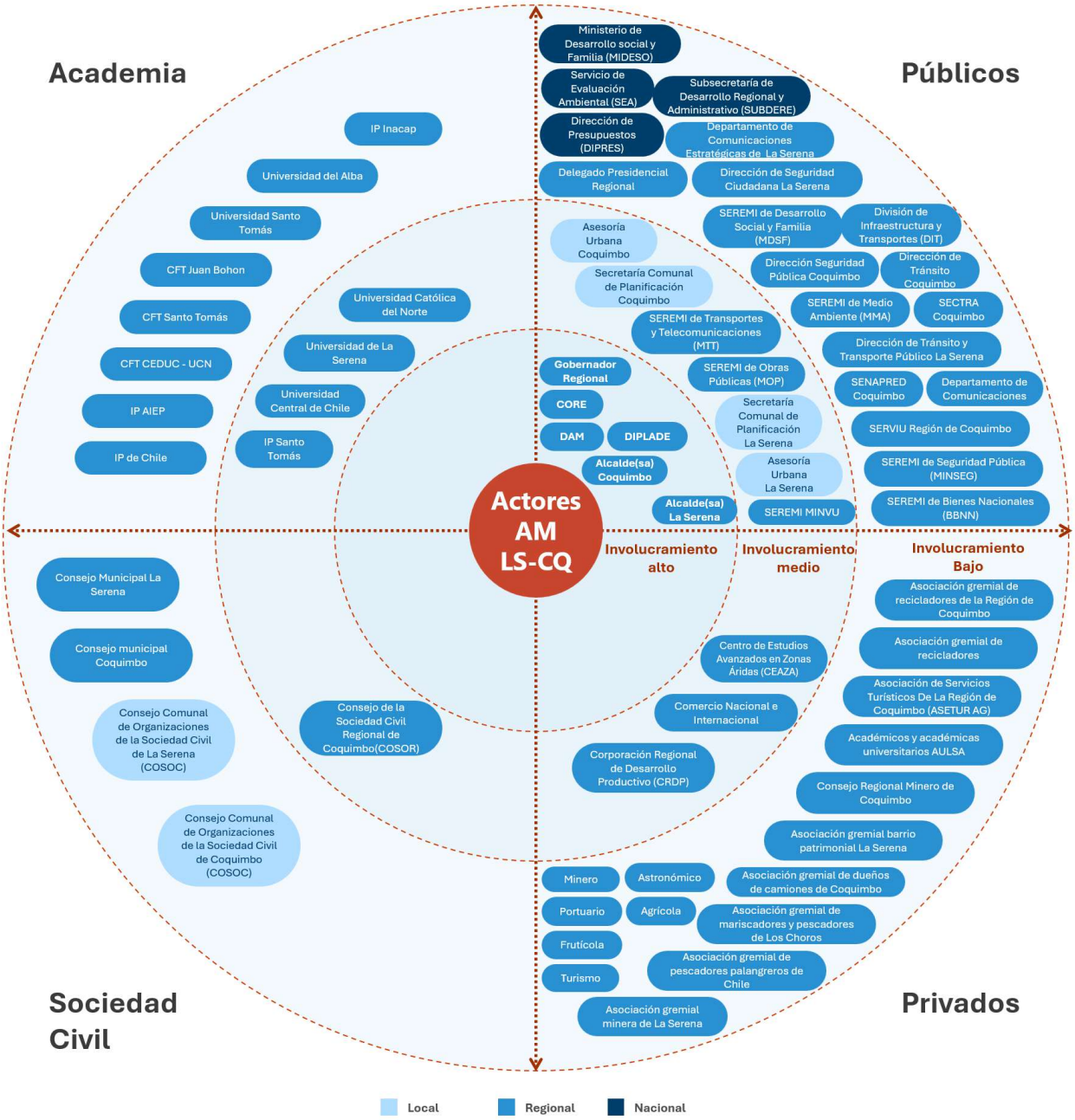
En el caso del sector público de escala local, se incluyen los actores previamente identificados con potencial de involucramiento alto, medio y bajo, entre ellos se encuentran los Alcaldes, Concejos Municipales y direcciones municipales (atingentes a materias de gobernanza AM LS-CQ) de los dos municipios que integran el área metropolitana. Del mismo modo, a nivel regional también se consideran actores con potencial de involucramiento alto, medio y bajo, Correspondiente al Gobernador Regional, Consejo Regional y divisiones atingentes a la materia. En la misma escala regional se consideran las Secretarías Ministeriales con competencia directa en las materias definidas por la Ley 21.074 sobre áreas metropolitanas, así como aquellas que por su naturaleza pueden incidir en iniciativas del territorio metropolitano. En escala nacional, por consideraciones recogidas del proceso de participación de la presente etapa, también se incluye a nivel central con el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSF), el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y a la Dirección de Presupuestos (DIPRES).

En cuanto al sector privado, se incorporan los sectores empresariales del rubro minero, agrícola, turismo, frutícola, portuario, astronómico y de comercio nacional e internacional. Asimismo, a las principales asociaciones gremiales y sindicales que se visualizan con posible incidencia en las materias de la gobernanza metropolitana. Los actores de la academia corresponden a instituciones de educación superior con presencia en el área metropolitana, tales como universidades, institutos profesionales y centros de formación técnica, quienes operan a escala regional.

En el ámbito de la sociedad civil, se consideran los mecanismos de participación formalmente establecidos, como los Consejos Comunales de la Sociedad Civil presentes en los municipios del área metropolitana, del mismo modo a escala regional se incorpora el Consejo Regional de la Sociedad Civil. Estos consejos están formados por organizaciones territoriales y funcionales, de interés público, gremiales y sindicales, y otras entidades relevantes para el desarrollo.

A continuación, se presenta el mapa de actores, elaborado a partir de un registro dinámico, susceptible a ampliación o modificación según sea necesario. Su propósito es evitar exclusiones y garantizar una representación amplia de los actores involucrados. Para facilitar la lectura del documento, el listado completo se incluye en el apartado de Anexos Listado de Actores.

Ilustración 15 Mapa de actores AM LS-CQ



Fuente: IDOM

2.4.3. Brechas identificadas

En el escenario actual, a nivel regional se identifica al Gobernador Regional de Coquimbo como un actor con involucramiento alto, dado su rol de conducción política e institucional del AM LS-CQ. Del mismo modo DIPLADE y CORE también presentan involucramiento alto. Por su parte, COSOR, DIPIR y DIT se proyectan con menor grado de involucramiento, principalmente en funciones de carácter complementario y específico vinculado a sus propias competencias.

A nivel comunal, los municipios de **La Serena** y **Coquimbo** presentan organigramas con estructuras similares, lo que refleja una **capacidad técnica equitativa y complementaria**. En el ámbito político, las figuras de los(as) Alcaldes(as) de estas comunas, poseen un involucramiento alto en la gobernanza metropolitana, dado su rol de conducción política. En el ámbito técnico, con involucramiento medio, se posicional la SECPLAN y Asesorías Urbanas, que al estar presentes en ambos municipios permiten una capacidad técnica similar que podría facilitar el trabajo conjunto.

Respecto al resto de las direcciones municipales con posible involucramiento bajo en la gobernanza metropolitana, se destacan similitudes, donde ambos municipios cuentan con Dirección de Obras, asimismo se equipara la Dirección de Tránsito y Transporte Público de La Serena con la Dirección de Tránsito de Coquimbo. Lo mismo ocurre con las funciones actuales de recolección de residuos, donde en el municipio de La Serena recaen sobre la Dirección de Servicios a la Comunidad, mientras que en el municipio de Coquimbo en la Dirección de Aseo y Ornato. Sin embargo, también existen diferencias, La Serena dispone de una Dirección de Gestión de Riesgo de Desastres, mientras que Coquimbo cuenta con Dirección de Gestión Ambiental y Zoonosis, evidenciando **diferencias en especializaciones de temáticas de acción**.

Por otro lado, se identifica una amplia gama de actores con potencial involucramiento en la gobernanza que se vinculan al sector privado, academia y sociedad civil organizada, lo que refleja la necesidad de instancias de vinculación con dichos sectores y el **trabajo conjunto entre el sector público y privado**.

En este contexto, la presencia de autoridades políticas con alto involucramiento y equipos técnicos con capacidades similares de ambos municipios constituye una base favorable en cuanto a la composición de actores para la construcción de un modelo de gobernanza metropolitana. Por su parte, las diferencias de direcciones municipales abren **ventanas de especialización** que pueden **enriquecer la gestión metropolitana**. La configuración actual de actores muestra que AM LS-CQ requiere un modelo de gobernanza con **articulación interinstitucional**, con mecanismos de coordinación que **integren tanto las similitudes como las diferencias** estructurales de los municipios.

2.5. Matrices de Influencia/Interés

El reconocimiento integral y detallado de los actores vinculados con el dinamismo socio territorial del AM LS-CQ, es un procedimiento clave que debe realizarse en virtud de la incidencia, interés, relación y competencias que se tenga en el territorio.

- **Influencia**: es la capacidad que tiene un actor en incidir en la adopción o aplicación de acciones que forman parte de la Gobernanza Metropolitana.
- **Interés**: se considera a la inclinación y afinidad respecto al proceso de elaboración de la Gobernanza Metropolitana, donde se permite construir alianzas.
- **Capacidad**: es la disponibilidad de recurso físicos y financieros que sirven como impulsores de acciones o iniciativas vinculadas a la Gobernanza Metropolitana.
- **Posición**: es el nivel de apoyo que pueda existir durante la implementación de la Gobernanza Metropolitana, considerando opositor, apoyo parcial o apoyo total.

Tabla 4 Escala de Medición de Variables de Interacción en Actores Clave

INFLUENCIA	INTERÉS	CAPACIDAD	POSICIÓN
1-2 Baja	1-2 Baja	1 Baja	Opositor (O)
3-4 Media	3-4 Media	2 Media	Apoyo Parcial (AP)
5-6 Alta	5-6 Alta	3 Alta	Apoyo Total (AT)

Fuente: IDOM

Se debe tener en consideración que las relaciones y posturas de los diferentes actores no son estáticas y, por el contrario, estas suelen ser dinámicas y mutan, por lo que hay que estar alertas a los posibles cambios que van ocurriendo durante el proceso y actualizar, cuando corresponda, tanto en el mapeo como esta matriz general. Sin embargo, esta matriz permitirá ubicar al universo de actores en general y tener una fotografía de la situación actual en cuanto a las dinámicas de relaciones e incidencias hacia con el proceso y con la futura administración y gestión del sistema metropolitano.

Este esquema de clasificación permite realizar un análisis cualitativo de actores según indicadores cualitativos tales como Poder e Interés. Esta matriz trabaja con 2 ejes:

- **Eje vertical**: sitúa el indicador de Poder o Influencia, algunas características que componen este eje pueden ser reconocimiento y/o respaldo público, poder de convocatoria, autoridad ancestral, trayectoria en el proceso, aporte de recursos, capacidad de gestión. Con la aplicación de una escala de -Alto, Medio, Bajo- permitirá develar la capacidad de influenciar a otros/as y limitar o facilitar el desarrollo del proceso.
- **Eje horizontal**: sitúa el indicador de Interés. Algunos componentes relacionados pueden ser conocimiento y dominio que poseen del tema, participación en procesos previos y/o

relacionados con la temática o vinculación con la dinámica actual. Con una escala de a) A favor, b) Indiferente y c) En contra, permitirá conocer las relaciones predominantes que pueden ir desde confiables y hasta obstaculizadoras.

Desde la lógica de estos dos indicadores, la matriz permite realizar una lectura analítica que arrojará un dato relevante para orientar las estrategias de relación y comunicación que deben darse de cara a la construcción del modelo de gobernanza. Posteriormente, la matriz permite realizar una lectura analítica que arrojará un dato relevante para orientar las estrategias de relación y comunicación que deben darse de cara a la construcción del modelo de gobernanza:

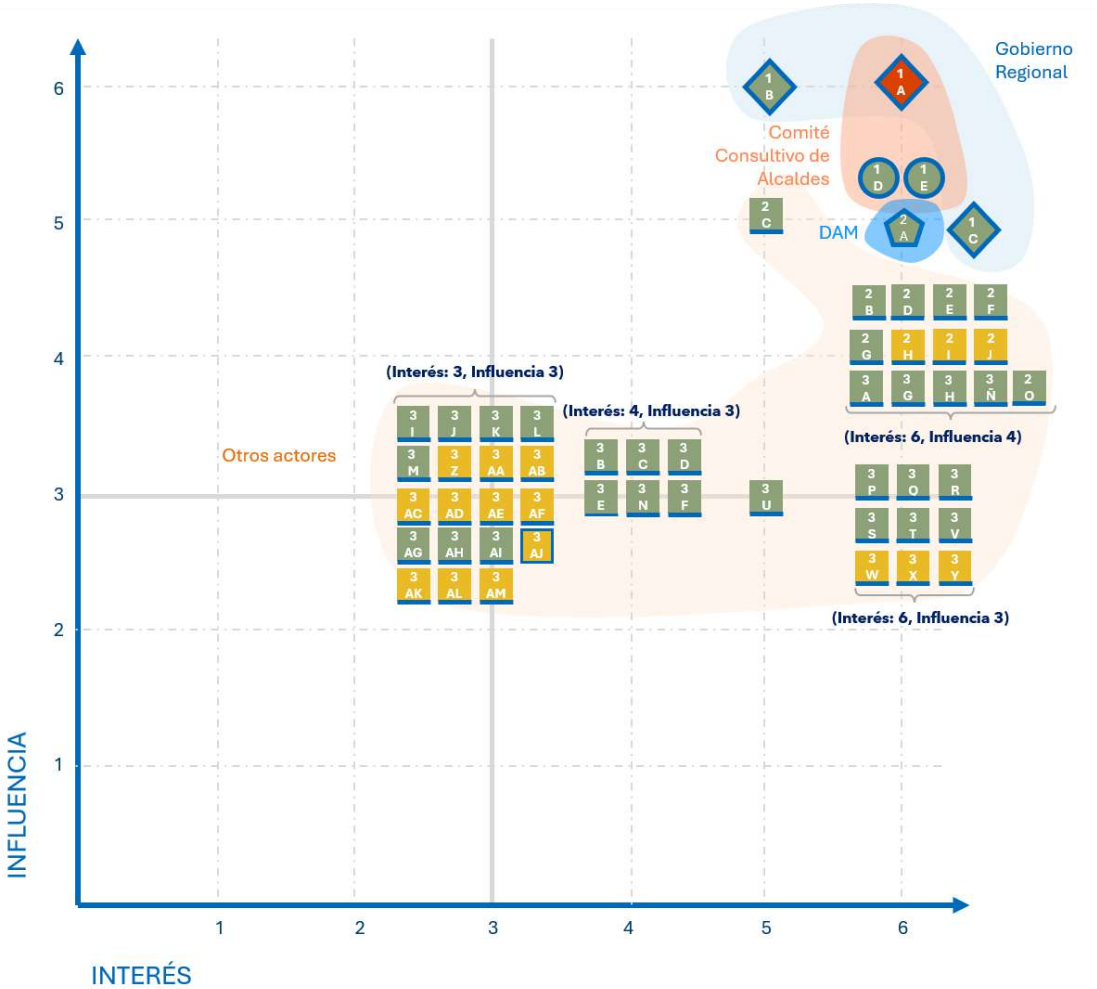
- **Involucrar** a los actores que, por sus particularidades, deben conectarse para lograr avances significativos y en algunas ocasiones legitimar o validar procesos.
- **Informar** a los actores que tienen potenciales redes de contactos y poder de convocatoria, aunque no muestren interés por el proceso. Hay que invitar constantemente a los hitos importantes del proceso de manera que pueda conocer otros aspectos de la propuesta.
- **Reportar** a los actores que están sensibilizados con el tema pero que carecen de poder para impulsar la propuesta. Sin embargo, la retroalimentación que puedan hacer durante el proceso permitirá enriquecer el trabajo.
- **Monitorear** a los actores que manifiestan rechazo del proceso, lo que significa simplemente estar atentos a sus acciones y posibles cambios.

A continuación, se presenta la Matriz de Actores Institucionales Gubernamentales y la Matriz de Actores Institucionales No gubernamentales. Para facilitar la lectura del presente documento, se incorpora en el apartado Anexos Matriz de Influencia/Interés el completo con sus respectivas calificaciones.

2.5.1. Matriz de Actores Institucionales Gubernamentales

Como resultado del ejercicio anterior, se realiza una matriz específicamente de actores institucionales gubernamentales. Esto permite visualizar cuales son las instituciones involucradas en distintos ámbitos del sistema metropolitano. La matriz posiciona a dichas instituciones, servicios y organismos públicos involucrados en el mismo esquema de relaciones, en virtud también de roles y responsabilidades que existen en la dinámica actual metropolitana. Asimismo, facilita la identificación de brechas y problemáticas a abordar para apuntar hacia una gobernanza efectiva y funcional. La matriz incorpora los actores del ámbito público previamente identificados, los cuales se agrupan según asociaciones preliminares recogidas de los procesos participativos.

Ilustración 16 Matriz de Influencia/Interés de Actores Institucionales Gubernamentales



Actor público: GORE, DAM, CCA, Otros actores

Capacidad: Bajo, Medio, Alto

Posición: Apoyo total, Apoyo parcial

1A	Gobernador Regional (GORE)
1B	Consejo Regional (CORE)
1C	Secretaría Técnica (DAM)
1D	Alcalde(sa) de La Serena
1E	Alcalde(sa) de Coquimbo
2A	Departamento de Área Metropolitana (DAM)
2B	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)
2C	Consejo Regional - Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura (CORE)
2D	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) La Serena
2E	Asesoría Urbana La Serena
2F	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) Coquimbo
2G	Asesoría Urbana Coquimbo
2H	SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Autoridad
2I	SEREMI de Obras Públicas (MOP) - Autoridad
2J	SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) - Autoridad
3A	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)
3B	División de Desarrollo Social y Humano (DIDESO)
3C	División de Fomento e Industria (DIFOI)
3D	División de Infraestructura y Transporte (DIT)
3E	División de Presupuesto e Inversión Regional (DIPIR)
3F	Concejo Municipal La Serena
3G	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) La Serena
3H	Asesoría Urbana La Serena
3I	Dirección de Obras Municipales La Serena
3J	Dirección Gestión de Riesgo de Desastres La Serena
3K	Dirección de Tránsito y Transporte Público La Serena
3L	Dirección de Turismo y Patrimonio La Serena
3M	Dirección de Seguridad Ciudadana La Serena
3N	Concejo Municipal Coquimbo
3Ñ	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) Coquimbo
3O	Asesoría Urbana Coquimbo
3P	Dirección de Obras Municipales Coquimbo
3Q	Dirección de Aseo y Ornato Coquimbo
3R	Dirección de Tránsito Coquimbo
3S	Dirección de Gestión Ambiental y Zoonosis Coquimbo
3T	Dirección Seguridad Pública Coquimbo
3U	Delegación Presidencial Regional de Coquimbo
3V	SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Designado técnico
3W	SEREMI de Obras Públicas (MOP) - Designado técnico
3X	SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) - Designado técnico
3Y	SEREMI de Medio Ambiente (MMA) - Designado técnico
3Z	SEREMI de Seguridad Pública (MINSEG) - Designado técnico
3AA	SEREMI de Desarrollo Social y Familia (MDSF) - Designado técnico
3AB	SEREMI de Bienes Nacionales (BBNN) - Designado técnico
3AC	SEREMI Economía - Designado técnico
3AD	SEREMI Agricultura - Designado técnico
3AE	SEREMI Minería - Designado técnico
3AF	SEREMI Energía - Designado técnico
3AG	SECTRA Coquimbo - Designado técnico
3AH	SERVIU Coquimbo - Designado técnico
3AI	SENAPRED Coquimbo - Designado técnico
3AJ	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)
3AK	Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MIDESO)
3AL	Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)
3AM	Dirección de Presupuestos (DIPRES)

Fuente: IDOM

- **Gobierno Regional**: la primera asociación de actores corresponde al Gobierno Regional, donde destacan como actores de mayor relevancia para la gobernanza metropolitana el Gobernador Regional (GORE), el Consejo Regional (CORE) y la División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE). En este conjunto, los tres actores conforman un núcleo institucional clave en la conducción de la gobernanza, donde el GORE se posiciona con alto interés e influencia, el CORE con interés medio e influencia alta, y la DIPLADE con interés alto e influencia media, estas variaciones se deben a las implicancias en la toma de decisiones que tiene cada uno de ellos y a la orientación general de sus funciones.
- **Comité Consultivo de Alcaldes (CCA)**: su posición se ubica en un alto nivel de influencia e interés dentro del proceso de gobernanza metropolitana. En este comité, el actor con mayor capacidad de incidencia en la adopción y aplicación de acciones, y que además presenta mayor afinidad respecto al proceso, es el Gobernador Regional de Coquimbo, quien destaca tanto en esta instancia como en el conjunto general del mapa de actores; donde su rol se ve reforzado por la disponibilidad de recursos físicos y financieros establecidos en la legislación vigente, lo que le otorga un peso decisivo en la conducción del AM LS-CQ.

  Por su parte, los alcaldes se posicionan con un nivel de influencia relativamente menor en comparación con el gobernador, aunque mantienen un interés equivalente. Aun así, continúan siendo actores altamente relevantes dentro del universo total, dado su rol de representación política y su capacidad de articular demandas locales con las decisiones de alcance metropolitano.
- **Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM):** este departamento si bien está compuesto preliminarmente por tres profesionales (según lo que establece la Ley, sin perjuicio que sean más), para efectos de la matriz de influencia/interés se considera como un único actor. Su posición se ubica en un nivel de influencia alta, dado que entre sus funciones destaca la gestión de la agenda metropolitana. Asimismo, presenta un alto nivel de interés, ya que sus responsabilidades se centran en la operación y articulación de los distintos niveles de la gobernanza metropolitana, convirtiéndose en un actor clave para asegurar la coordinación e implementación efectiva de las acciones acordadas.
- **Autoridades y equipos técnicos atingentes**: este conjunto de actores surge del proceso participativo, en el cual se propone la integración de equipos técnicos de los municipios que conforman el AM LS-CQ y del Gobierno Regional de Coquimbo. A ello se suman autoridades y/o equipos técnicos de las SEREMIs y de otros servicios públicos vinculados directa o indirectamente con proyectos de escala metropolitana.

  En cuanto a su posición dentro de la matriz, se destacan las SECPLAN y Asesorías Urbanas de los municipios, que se visualizan con capacidad media de influencia en la adopción y aplicación de acciones de gobernanza metropolitana, acompañada de un alto nivel de interés en

participar. En esta misma categoría se ubican las SEREMIs de MINVU, MOP y MTT, que comparte un perfil similar de influencia e interés.

Por otro lado, se identifican diversas divisiones del Gobierno Regional, direcciones municipales y otras SEREMIs que muestran mayor variabilidad en sus niveles de interés e influencia, configurando un mapa institucional heterogéneo y dinámico. Esta diversidad de actores refleja tanto la complejidad del entramado institucional metropolitano como la necesidad de mecanismos de coordinación estables y flexibles, capaces de articular las distintas capacidades y motivaciones de los actore involucrados.

La matriz evidencia una **configuración diversa de actores gubernamentales** en la gobernanza metropolitana, donde el CCA se posiciona como la instancia de mayor peso político, destacando el rol jerárquico del Gobernador Regional, mientras que los alcaldes, aunque con menor influencia relativa, mantienen una alta relevancia en la gobernanza.

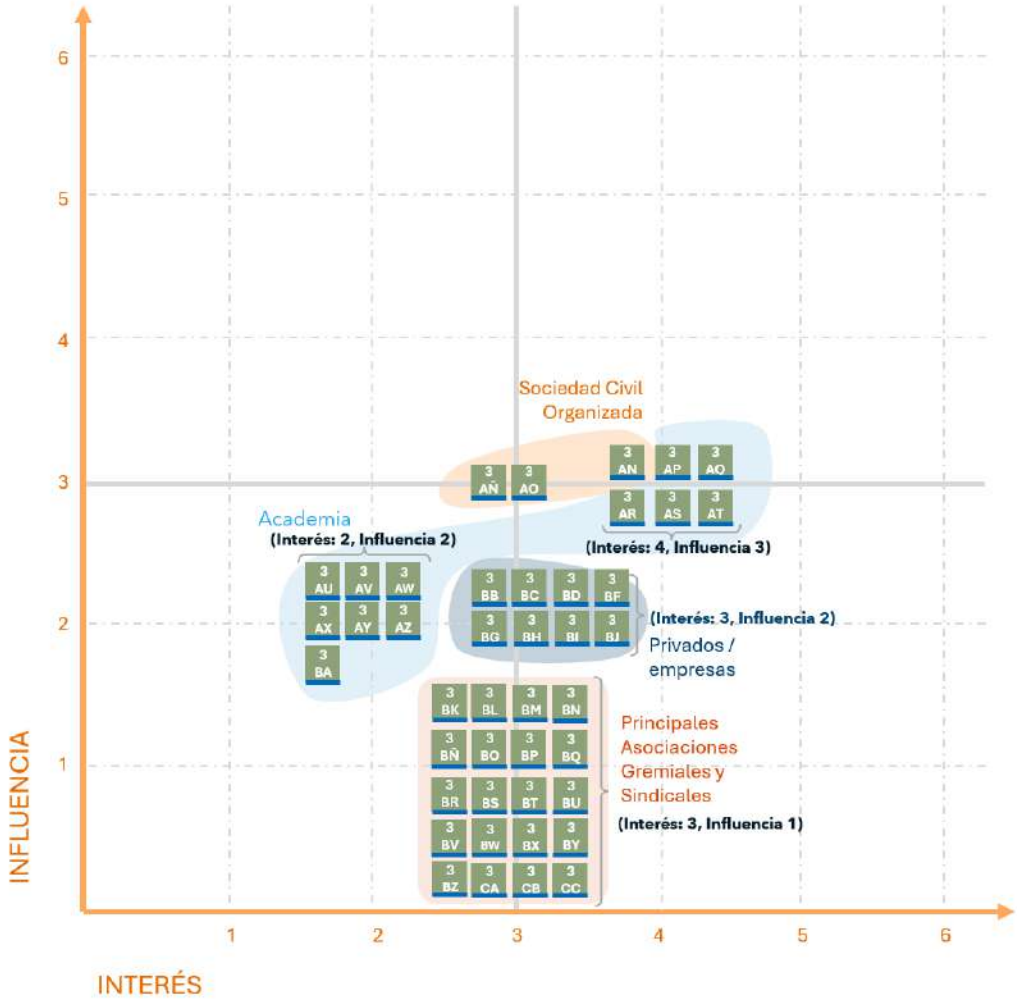
Por otro lado, el DAM se distingue por su alto nivel de interés en el proceso, debido a la naturaleza de sus funciones, siendo un actor clave para la operación del área metropolitana. Por su parte, los actores clave agrupados en autoridades y equipos técnicos atingentes, son quienes presentan mayor variedad en el nivel de interés en el proceso, lo que refleja la necesidad de **fortalecer la coordinación política y técnica intersectorial** para garantizar la coherencia y continuidad en la implementación de acciones.

En este sentido, se requiere avanzar hacia un modelo de gobernanza efectivo que potencie la coordinación entre actores políticos, sectoriales y técnicos, equilibrando las diferencias de interés y asegurando una amplia participación dentro de la gobernanza del área metropolitana. Dicho modelo debe considerar **estrategias diferenciadas**; respecto a **las instituciones gubernamentales** mapeadas, resulta esencial **involucrarlas** para lograr avances significativos en el proceso, del mismo modo mantenerlas **informadas** de manera que puedan estar al tanto de los aspectos de la propuesta.

2.5.2. Matriz de Actores Institucionales No Gubernamentales

De la misma forma que el ejercicio anterior, se realiza una matriz correspondiente a actores institucionales no gubernamentales. Esto se enfoca en los actores identificados en el apartado anterior, donde se incluye la sociedad civil, la academia y el sector privado, involucrados en el dinamismo metropolitano de forma directa e indirecta.

Ilustración 17 Matriz de Influencia/Interés de Actores Institucionales No Gubernamentales



Actor público

Otros actores

3AN Consejo de la Sociedad Civil Regional de Coquimbo (COSOR)
3AÑ Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de La Serena (COSOC)
3AO Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de Coquimbo (COSOC)
3AP Universidad de La Serena
3AQ Universidad Católica del Norte
3AR Universidad Central de Chile
3AS Universidad del Alba
3AT Universidad Santo Tomás
3AU CFT Juan Bohon
3AV CFT Santo Tomás
3AW CFT CEDUC - UCN
3AX IP AIEP
3AY IP de Chile
3AZ IP Inacap
3BA IP Santo Tomás
3BB Minero
3BC Agrícola
3BD Turismo
3BE Frutícola
3BF Portuario
3BG Astronómico

Capacidad

Bajo

3BH Comercio Nacional e Internacional
3BI Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP)
3BJ Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA)
3BK Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de caleta San Pedro - La Serena - IV Región
3BL Asociación gremial de mariscadores y pescadores de Los Choros
3BM Cámara de comercio y turismo de La Serena asociación gremial
3BN Asociación de servicios turísticos de la Región de Coquimbo ASETUR (ag)
3BÑ Asociación gremial barrio patrimonial La Serena - barrio patrimonial la serena a.g.
3BO Asociación gremial minera de La Serena
3BP Académicos y académicas universitarios de La Serena asociación gremial - AULSA a.g.
3BQ Consejo regional minero de Coquimbo, asociación gremial - corminco a.g.
3BR Asociación de trabajadores y trabajadoras de la cultura Región Coquimbo a.g. - atc Región de Coquimbo

Posición

Apoyo parcial

3BS Asociación gremial de pescadores y buzos de peñuelas - IV Región
3BT Asociación gremial cámara comercio y turismo de tierras blancas comuna de Coquimbo
3BU Asociación gremial de taxis colectivos de la Región de Coquimbo - asotacol a.g.
3BV Asociación gremial de buzos mariscadores, pescadores artesanales y recolectores de orilla El Panul
3BW Asociación gremial de recicladores de la Región de Coquimbo - agreco
3BX Asociación gremial de pequeños armadores pesqueros de la IV Región aspearpe
3BY Asociación gremial de pescadores palangreros de Chile
3BZ Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de Coquimbo - IV Región
3CA Asociación gremial de empresarios y profesionales coquimbo turístico - AGEP
3CB Asociación gremial de dueños de camiones de Coquimbo
3CC Asociación gremial de pescadores, buzos y actividades afines de La Herradura Coquimbo

Fuente: IDOM

- **Sociedad Civil**: conjunto de actores de la sociedad civil organizada, vinculados a instancias participativas del gobierno regional y los municipios. Se consideran los Consejos de la Sociedad Civil, conformado por organizaciones territoriales y funcionales, organizaciones de interés público, asociaciones gremiales y sindicales, además de entidades orientadas al desarrollo. Las organizaciones de escala regional se posicional con influencia media e interés alto, mientras que las organizaciones de escala comunal se visualizan con influencia e interés medio.
- **Academia**: conformada por instituciones de educación superior presentes en el área metropolitana, que cumplen un rol relevante en la generación de conocimiento, investigación y formación de capital humano. Dentro de estas instituciones destacan la Universidad de La Serena, Universidad Católica del Norte, Universidad Central de Chile, Universidad de Alba y Universidad Santo Tomás con nivel de influencia e interés medio, dado sus eventuales aportes en estudios vinculados con la materia; mientras que los Institutos Profesionales y Centros de Formación Técnica, se visualizan con interés e influencia baja.
- **Privados**: en esta agrupación se incluyen los principales rubros empresariales presentes en el área metropolitana, junto con corporaciones y asociaciones gremiales y sindicales que no participan necesariamente en las instancias formales de la sociedad civil (COSOC). Dentro de este universo, las empresas se posicionan con influencia baja, pero con interés medio, dado que se visualizan con disposición a involucrarse en iniciativas metropolitanas, aunque con limitada capacidad de incidencia directa en la toma de decisiones. En un nivel relativamente menor, las asociaciones gremiales y sindicales se ubican también con influencia baja e interés medio, aportando principalmente desde la representación y defensa de intereses específicos.

La lectura obtenida de la tabla permite reconocer los **nichos de apoyo y complemento** que se puedan requerir en la futura dinámica metropolitana, principalmente para la implementación de las iniciativas propuestas en el marco del plan de acción metropolitana.

En este sentido, se evidencia que, si bien estos actores presentan en general una influencia limitada en la toma de decisiones, su nivel de interés y compromiso los convierte en **aliados estratégicos para la gobernanza**. Destacan los consejos regionales y comunales de la sociedad civil, quienes aportan legitimidad y capacidad de articulación territorial; la academia con instituciones clave para la generación de conocimiento, innovación y formación de capital humano; mientras que el sector privado aporta a la sostenibilidad de los proyectos metropolitanos.

En conjunto, estos actores configuran un **ecosistema complementario al sector gubernamental**, capaz de aportar legitimidad, conocimientos y recursos. Su participación activa y articulada será fundamental para consolidar un modelo de gobernanza metropolitana multisectorial y sostenible. Del mismo modo,

resulta crucial la consideración de estrategias diferenciadas, manteniendo un reporte constante con dichos actores, cuya retroalimentación permitirá enriquecer el trabajo de gobernanza.

Su participación activa y articulada será fundamental para consolidar un modelo de gobernanza metropolitana multisectorial y sostenible, que logre combinar la dinámica social, académica y económica del territorio. Para ello, resulta crucial la consideración de estrategias diferenciadas, donde se mantenga un **reporte constante con las instituciones no gubernamentales**, dado que son actores que carecen de poder para impulsar propuestas, donde la retroalimentación permita el enriquecimiento del trabajo.

2.6. Evaluación de Fórmulas Corporativas de Gobernanza

La gobernanza metropolitana se refiere al conjunto de mecanismos, instituciones y procesos que permiten la coordinación efectiva entre distintos niveles de gobierno y actores sociales en áreas urbanas (y rurales en el caso chileno, al considerar la superficie comunal en su totalidad) que abarcan múltiples municipios o demarcaciones territoriales.

El principal desafío está en llevar la coordinación al plano operativo y funcional. Esta necesidad de formalización legal y operativa implica una serie de retos tanto organizativos como jerárquicos, que representan uno de los mayores desafíos en la agenda metropolitana. Distintas publicaciones y reportes reconocen el avance que la región latinoamericana ha tenido la última década en materia de diálogo metropolitano; sin embargo, aún falta consolidar una formalización a nivel organizativo y del estatus jurídico que permita que permitan decisiones compartidas en temas clave como uso del suelo, residuos, infraestructura, vivienda y movilidad.

En este sentido, uno de los objetivos principales de la agenda metropolitana es dotar gradualmente a este diálogo y consenso de una legitimidad política, funcional y operativa que permita avanzar en la definición y ejecución de una gobernanza metropolitana efectiva. Dicho avance solo será posible a través de la implementación de instancias y fórmulas de gobernanza que permitan conducir, articular y liderar las políticas metropolitanas.

La evaluación de las fórmulas corporativas de gobernanza metropolitana es entendida como el análisis de las distintas estructuras, integración de actores y procedimientos que una determinada organización requiere para su correcta operación. En este sentido, responderá a la dependencia institucional, el marco legal vigente, a las brechas y desafíos de coordinación intersectorial existentes y a las capacidades administrativas que posean las partes involucradas. De la fórmula corporativa dependerán las formas de coordinación intersectorial, la cual debe articular actores de forma interna y externa al gobierno regional, así como definir roles, funciones y procedimientos para ejecutar iniciativas en el futuro, ya que requieren articulación pragmática de diversos actores clave. Sin embargo, al mismo tiempo debe ser concebida con un carácter incremental que le permita gradualmente madurar y crecer en competencias y autonomía.

Para avanzar en la definición de una fórmula corporativa funcional de gobernanza metropolitana para el AM LS-CQ, se presentan apuntes conceptuales sobre fórmulas y estructuras de gobernanza. Del mismo modo, se exponen los principales componentes, características, fortalezas y debilidades de experiencias existentes en fórmulas de gobernanza metropolitana, a partir de casos de estudio en contextos similares. El propósito es aportar insumos que permitan valorar posibles escenarios organizativos para la Gobernanza del Área Metropolitana.

2.6.1. Componentes Clave

En el camino a la definición y diseño de una fórmula corporativa de gobernanza, es fundamental identificar sus principales elementos. Para ello, se resumen los niveles y componentes clave, identificados a partir de la revisión de casos análogos y de la revisión de literatura especializada.

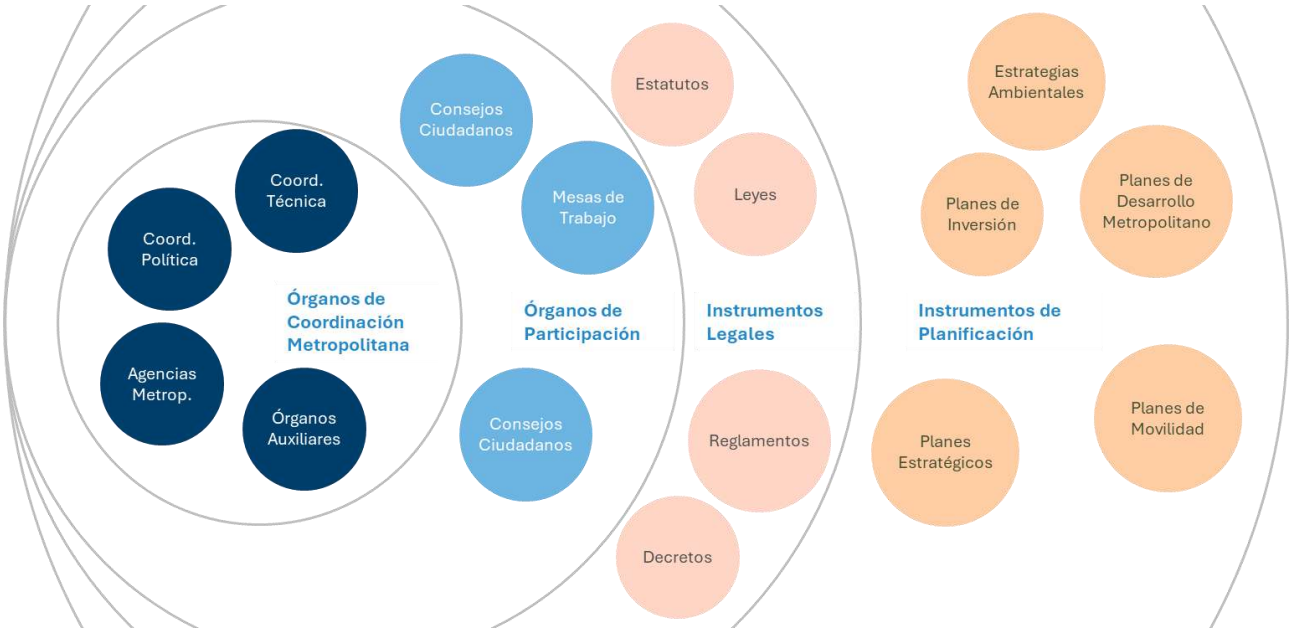
Ilustración 18 Componentes Clave de Fórmulas Corporativas de Gobernanzas Metropolitanas

Componente	Descripción
Órganos de Coordinación Metropolitana	Mecanismos institucionales creados para orientar la gobernanza y la gestión conjunta entre distintos niveles de gobierno, teniendo como propósito central la toma de decisiones y la planificación. Dentro de los órganos de coordinación pueden establecerse diversas instancias, tales como la Coordinación Política, la Coordinación Técnica, las Agencias Metropolitana y Órganos Auxiliares. En este sentido, una Fórmula Corporativa de Gobernanza puede conformarse a partir de alguna de estas instancias, de su combinación o de la suma de ellas.
Órganos de Participación	Instancias consultivas que permiten la inclusión de la ciudadanía en la gobernanza de áreas metropolitanas. Su función principal es garantizar la participación de la sociedad civil en el diseño, evaluación y seguimiento de políticas públicas. Según su composición, estos órganos pueden variar en: Instancias Ciudadanas, Consejos Consultivos Empresariales, Consejos Consultivos Académicos o Instancias Integrales de agrupación de distintos sectores En función del tipo de fórmula corporativa de gobernanza, estas instancias pueden ser de carácter consultivo, o bien, tener representación y voto en los órganos de coordinación, llevando la voz de la ciudadanía hasta el nivel de la toma de decisiones.
Instrumentos Legales	Los instrumentos legales de gobernanza metropolitana son el conjunto de normas, acuerdos y estructuras institucionales que posibilitan la coordinación metropolitana. Estos instrumentos buscan enfrentar los retos derivados de la fragmentación territorial de un área metropolitana.
Instrumentos de Planificación Metropolitana	Herramientas técnicas, normativas y estratégicas que permiten coordinar el desarrollo urbano entre distintos municipios que conforman un área metropolitana.

Fuente: IDOM

A continuación, se presentan los componentes previamente definidos vinculados con sus posibles esferas o dimensiones asociadas.

Ilustración 19 Esferas o dimensiones de una Gobernanza Metropolitana



Fuente: IDOM

2.6.2. Tipos de Fórmulas Corporativas de Gobernanza

Las fórmulas corporativas de gobernanza, en lo específico, son estructuras institucionales que permiten coordinar actores públicos, privados y sociales en territorios definidos. Existen diversos tipos de estructuras de gobernanza, las cuales varían según el contexto institucional, los objetivos estratégicos y el grado de participación de los actores involucrados. Dichas fórmulas pueden adoptar diferentes formas según cómo se distribuye el poder, quiénes participan en la toma de decisiones, cuál es la finalidad de la organización y qué nivel de flexibilidad se requiere. En este marco, es posible distinguir la siguiente categorización de Fórmulas Corporativas de Gobernanza:

Ilustración 20 Tipos de Fórmulas Corporativas de Gobernanzas

Tipos de Fórmulas	Descripción
Según grado de centralización	• **Fórmulas jerárquicas o verticales**: la autoridad está claramente definida y las decisiones se toman de manera centralizada. • **Fórmulas descentralizadas**: se delegan funciones a distintos niveles de la gobernanza. • **Fórmulas policéntricas**: existencia de múltiples centros autónomos de decisión que se coordinan entre sí.

Tipos de Fórmulas	Descripción
Según nivel de participación de actores	• **Fórmulas unilaterales estatales**: dominadas por instituciones públicas; multi actores o colaborativas, que incluyen a actores del sector público, privado, académico y de la sociedad civil. • **Fórmulas ciudadanas o participativas**: incorporan instancias deliberativas para involucrar a la ciudadanía en decisiones relevantes.
Según tipo de organización o su afinidad	• **Fórmulas corporativas o empresariales**: lógica de gestión basada en directorios y gerencias. • **Fórmulas científicas o académicas**: que operan con comités técnicos, grupos de investigación y órganos de revisión.

Fuente: IDOM

Finalmente, desde una perspectiva de estabilidad y adaptabilidad organizacional, se distinguen **fórmulas rígidas** —con funciones fijas y poca flexibilidad—, **matriciales o híbridas** —que combinan jerarquía y transversalidad, facilitando el trabajo por proyectos— y **fórmulas adaptativas o ágiles**, diseñadas para responder de manera eficiente a entornos complejos, inciertos o a misiones dinámicas. Estas tipologías no son excluyentes y muchas organizaciones optan por estructuras mixtas que combinan elementos de varias estructuras para responder mejor a sus desafíos estratégicos.

La comprensión de las fórmulas de gobernanza requiere necesariamente su vinculación a los contextos, ya que estos últimos proporcionan características específicas que orientan la configuración concreta de los elementos organizativos, jerárquicos y funcionales de una estructura.

2.6.2.1. Estructuras de Gobernanza

Por definición, una estructura de gobernanza es el ***conjunto ordenado de órganos, instancias, actores, roles y mecanismos de coordinación y control*** que permite tomar decisiones, implementar políticas y supervisar el funcionamiento de una organización, programa o sistema. Esta estructura define quiénes participan, cómo se organizan y cómo interactúan para asegurar el cumplimiento de los objetivos estratégicos, la rendición de cuentas, la transparencia y la legitimidad institucional[2].

Una estructura de gobernanza constituye la **arquitectura organizacional** que permite ejercer el poder, tomar decisiones y coordinar acciones de manera legítima, eficiente y transparente dentro de una institución, programa o sistema. Esta estructura está compuesta por un conjunto integrado de órganos

[2] García Ortiz, D. R. Gobernanza: una revisión conceptual y metodológica

formales —como consejos directivos, comités asesores, juntas de gobierno o asambleas de actores— que definen el rumbo estratégico, supervisan la gestión y aseguran la representación de los distintos intereses involucrados. Dicha estructura se organiza en niveles jerárquicos, claramente definidos:

- **Nivel Estratégico**: Formula la visión y políticas generales.
- **Nivel Técnico**: Implementa las decisiones del nivel estratégico.
- **Nivel Operativo**: Conduce procesos de coordinación para la ejecución operativa del modelo.

Asimismo, incorpora **mecanismos normativos** y **procedimentales** que regulan cómo se toman las decisiones (votaciones, quórum calificado, protocolos deliberativos), junto con un marco legal y reglamentario (estatutos, convenios, códigos de ética) que sustenta su legitimidad jurídica y funcional. La estructura integra una diversidad de actores y partes interesadas —sector público, privado, academia, sociedad civil— cuyas interacciones se rigen por principios de participación, corresponsabilidad y cooperación.

2.6.2.2. Estructura de Gobernanza según su grado de Institucionalidad

Como se mencionó, sobre gobernanza metropolitana se identifican ***distintas formas de articulación***, las cuales pueden ser caracterizadas en función de distintas variables. Una de las formas más recurrentes de analizar los modelos de gobernanza es ***según el grado de institucionalidad***. Bajo este mecanismo de análisis se logra categorizar los sistemas de gobernanza desde aquellos que han avanzado más en la consolidación de estructuras organizativas y de gestión, hasta aquellos que solo se basan en la coordinación y articulación como mecanismo asociativo.

A partir de este concepto, distintos autores (Tomás, 2016 y 2018; Lefévre, 1998; 2011 y 2019) retoman una categorización clásica en el análisis de instancias de gobernanza para hacer una diferenciación entre aquellos esquemas de gobernanza más institucionalizados y sólidos (*hard*), en oposición a los esquemas más flexibles (*soft*). Bajo este mecanismo de análisis se logra categorizar los sistemas de gobernanza desde aquellos que han avanzado más en la consolidación de estructuras organizativas y de gestión, hasta aquellos que simplemente se basan en la coordinación y articulación como mecanismo asociativo.

En este sentido, la gobernanza metropolitana "*hard*" (también llamada gobernanza institucional) se traduce en **estructuras y normativas formales y tangibles**, como instituciones, marcos normativos y mecanismos de financiamiento, creando por lo general gobiernos metropolitanos con mayor grado de solidez y unificación. En contraste, la gobernanza "*soft*" (o no institucional) se caracteriza por esquemas con **instrumentos menos rígidos y de cooperación**, como acuerdos voluntarios, alianzas políticas y mesas de diálogo entre autoridades o representantes y otros actores.

Ilustración 21 Grados de institucionalidad en estructuras de Gobernanza Metropolitana

Fuente: IDOM

2.6.3. Análisis Comparativo

Con el objetivo de contar con un marco referencial para la definición de una fórmula de gobernanza metropolitana para la Región de Coquimbo, en este apartado se presenta una descripción y análisis de las estructuras o fórmulas de Gobernanza Metropolitana de cuatro Áreas Metropolitanas de Latinoamérica: **El AM de Guadalajara en México, y el AM de San Salvador, en El Salvador**, ambas como ejemplos de estructuras o fórmulas que pueden categorizarse en los esquemas *hard*, pues contemplan instancias, estructuras, órganos y procesos de gobernanza metropolitana; además del **AM de Buenos Aires y el AM de Arequipa, Perú**, ambas como ejemplos de estructuras de gobernanza metropolitana *soft* o flexible, basadas en acuerdos o bien en la creación de un instrumento de planificación, pero sin estar dotadas de estructuras ni instituciones metropolitanas.

Este análisis busca caracterizar las estructuras que componen la gobernanza de estas metrópolis para extraer lecciones aprendidas y referencias en la creación de órganos e instancias de gobernanza. Cabe señalar que se trata de un ejercicio que busca poner en relieve lo general en términos de sus gobernanzas, sin perjuicio que existan precisiones no consideradas en el análisis.

Ilustración 22 Síntesis de referencias de gobernanza metropolitana en LAC

Gobernanza Metropolitana *Soft* ← Menor Institucionalidad — Mayor Institucionalidad → Gobernanza Metropolitana *Hard*

		Área Metropolitana de Arequipa, Perú	Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina (AMBA)	Gestión Metropolitana Integrada del AM de San Salvador, El Salvador	Sistema Integral de Desarrollo Metropolitano del AM de Guadalajara, México
Órganos de Coordinación Metropolitana	Coordinación Política	Gobierno Provincial de Arequipa	Gabinete Metropolitano*	Concejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS)	Junta de Coordinación Metropolitana
	Coordinación Técnica	Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA)	---	Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS)	Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN)
	Agencias Metropolitanas	---	Unidad de Proyectos Especiales AMBA*	---	Agencia Metropolitana de Seguridad
		---	Agencia de Transporte Metropolitano	---	Agencia Metro de servicios de infraestructura para la movilidad
		---	Dirección Provincial de Articulación Territorial de la RMBA*	---	Agencia Metro de Bosques Urbanos
	Órganos Auxiliares	---	AMBA Data	Observatorio Metropolitano	Zoom Metropolitano
Órganos de Participación		---	---	Comité de Planificación	Consejo Ciudadano Metropolitano
		---	---	Consejo de Desarrollo Metropolitano	Consejo Consultivo de Planeación Metropolitana
Instrumentos Legales		---	Lineamientos Estratégicos para la RMBA (2006 actualizado en 2016)	Ley de Desarrollo y OT del AMSS y su reglamento	Ley de Coordinación Metropolitana Estatuto Orgánico de las Instancias de Coordinación Metropolitana del AM de Guadalajara
Instrumentos de Planificación Territorial	Ordenamiento Metropolitano	Plan de Desarrollo Metropolitano	Plan de Ejecución Metropolitano	Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	Programa de Desarrollo Metropolitano + POT Metro
	Movilidad	---	---	Plan Maestro de Transporte Metropolitano	Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable
	Ambiental	---	---	---	Plan Metropolitano de Acción Climática

Fuente: IDOM

2.6.3.1. Fórmula de Gobernanza del Área Metropolitana de Guadalajara

El caso del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es una de las principales referencias en América Latina en materia de gobernanza metropolitana. Ubicada en el Estado de Jalisco, el AMG constituye la segunda zona metropolitana más poblada de México y está compuesta por 9 municipios. En 2009, el Congreso de Jalisco aprobó la declaratoria oficial del AMG. El AMG conforma una conurbación que cubre 3,265 km2 y que supera los 5.3 millones de habitantes. A continuación, se describen las principales instancias que conforman la estructura de Gobernanza del AMG.

Órganos de Coordinación Metropolitana

En el primer nivel o esfera de la estructura de Gobernanza del Área Metropolitana de Guadalajara se encuentran las instancias de Coordinación.

Tabla 5 Órganos de Coordinación Metropolitana del AMG

Órganos de Coordinación Metropolitana	
Coordinación Política	La **Junta de Coordinación Metropolitana** constituye el máximo órgano de decisión, integrada por alcaldes de los 9 municipios, el Gobernador del Estado, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el presidente del Consejo Ciudadano y el de la comisión legislativa de Gestión Metropolitana. Sus principales atribuciones son: • Definir, aprobar y supervisar la agenda metropolitana. • Autorizar y coordinar instrumentos de planeación y programación. • Gestionar asuntos ante instancias federales, estatales y municipales. • Aprobar y publicar convocatoria para selección de integrantes del Consejo Ciudadano y del Consejo Consultivo. • Responder observaciones del Consejo Ciudadano Metropolitano. • Validar proyectos, normas técnicas y productos de las Mesas de Gestión. • Revisar y validar la cartera de proyectos. • Proponer la creación de Mesas de Gestión.
Coordinación Técnica	El Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) es el organismo encargado de la **coordinación técnica del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)**. Su función principal es **elaborar y proponer instrumentos de planeación metropolitana**, realizar estudios, coordinar políticas entre municipios y participar en todas las fases del desarrollo metropolitano. Es un **organismo público intermunicipal**, creado mediante convenio entre los municipios metropolitanos y el Gobierno de Jalisco. Actúa como el **centro técnico y coordinador** para que Guadalajara crezca de manera **ordenada, sostenible y resiliente**. Su estructura se integra por: • **Junta de Gobierno**: máximo órgano de decisión, conformado por los presidentes municipales del AMG y representantes del Gobierno de Jalisco. • **Dirección General**: persona designada por la Junta de Gobierno, responsable de la operación técnica y administrativa. • **Órganos de apoyo**: como el Consejo Ciudadano Metropolitano, (de carácter consultivo y participación social) y Comités Técnicos para temas específicos como movilidad, medio ambiente y ordenamiento territorial.

Órganos de Coordinación Metropolitana	
Agencias Metropolitanas	Los Organismos Públicos Descentralizados intermunicipales coordinan y operan políticas específicas de la agenda metropolitana. En el caso del AMG existen las siguientes agencias: • **Agencia Metropolitana de Seguridad**. genera políticas públicas con fines de seguridad pública, seguridad humana y seguridad ciudadana. Convenio • **Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad**. Supervisa la red de semáforos, radares de control de velocidad, señalamientos en corredores metropolitanos, mantenimiento a la infraestructura ciclista y el Sistema de Bicicletas Publicas. • **Agencia Metropolitana de Bosque Urbanos.** administra, conserva y mejora los parques y bosques urbanos del AMG para beneficio social y ambiental.
Órganos Auxiliares	El Sistema de Coordinación Metropolitana se auxilia en órganos técnicos encargados de la gestión de información, como es el Sistema Zoom Metropolitano, concebido como un espacio integral para generar, sistematizar y publicar información y estudios.

Fuente: IDOM

Órganos de Participación

En el siguiente nivel de la esfera, se encuentran los Órganos de Participación que se definen como instancias que permiten la inclusión de la ciudadanía en la Gobernanza de la Metrópoli.

Tabla 6 Órganos de Participación Metropolitana del AMG

Órganos de Participación	
Consejo Ciudadano Metropolitano	El Consejo Ciudadano Metropolitano del AMG, es un órgano consultivo intermunicipal, de participación ciudadana de carácter honorífico, integrado por participantes de asociaciones vecinales, civiles, profesionales, empresariales y académicos. Cada municipio aporta cuatro miembros, elegidos mediante convocatoria pública con paridad de género, por un periodo de dos años y presidencia rotativa semestral. Su función es dar seguimiento y evaluar asuntos metropolitanos, además de canalizar propuestas de la sociedad civil conforme a la normativa vigente.

Fuente: IDOM

Instrumentos Legales

Los instrumentos legales del AMG comprenden normas, acuerdos y estructuras institucionales que posibilitan la coordinación metropolitana. Dada la estructura del Esquema de Gobernanza del AMG

existen distintos instrumentos legales y reglamentarios que norman la actuación, atribuciones y vinculación de las instancias de Gobernanza Metropolitana, entre las que destacan:

Tabla 7 Instrumentos Legales del AMG

Instrumentos Legales	
Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco	Ley reglamentaria de los artículos 81 bis y 87 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, establece el procedimiento para constituir áreas y regiones metropolitanas, así como las bases de organización y funcionamiento de las instancias de coordinación metropolitana. Ley
Estatuto Orgánico de las Instancias de Coordinación Metropolitana	Regula la creación, organización y funcionamiento de las Instancias de Coordinación Metropolitana del AMG, estableciendo las bases generales de planeación y coordinación, y promoviendo su aplicación efectiva mediante dichas instancias. Estatuto

Fuente: IDOM

Instrumentos de Planificación Metropolitana

Las fases de creación, análisis y aprobación de los Instrumentos de Planeación Metropolitana se realizan conforme las atribuciones de los gobiernos municipales en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección ambiental y ordenamiento territorial, observando los principios de la Ley y lo establecido en el Estatuto de coordinación. Algunos de los principales Instrumentos de Planificación Metropolitana son:

Tabla 8 Instrumentos de Planificación del AMG

Instrumentos de Planificación	
Instrumentos de Ordenamiento Metropolitano	Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano Programa de Desarrollo Metropolitano
Instrumentos de Movilidad	Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable
Instrumentos de Planeación Ambiental	Plan Metropolitano de Acción Climática

Fuente: IDOM

Esquema de Fórmula de Gobernanza AM de Guadalajara

A modo de resumen gráfico de la fórmula de Gobernanza del AM de Guadalajara, se presenta el siguiente esquema, en el cual se refleja que esta fórmula cuenta con instancias de Coordinación tanto a nivel político (Junta de Coordinación Metropolitana), que delega las responsabilidades técnicas en el Instituto Metropolitano de Planeación IMEPLAN, y que a su vez otorga facultades del nivel operativo

en Agencias para sectores estratégicos como son la seguridad, la movilidad y aspectos ambientales. Finalmente, esta fórmula cuenta con una importante instancia de Participación Ciudadana en el Consejo Ciudadano Metropolitano.

En suma, la fórmula de Gobernanza del AM de Guadalajara representa un referente regional en cuanto a estructuras de Gobernanza Metropolitana con una sólida institucionalidad, instancias e instrumentos.

Ilustración 23 Esquema de Fórmula de Gobernanza del AMG

Fuente: IDOM

2.6.3.2. Fórmula de Gobernanza del Área Metropolitana de San Salvador

El **Área metropolitana de San Salvador (AMSS)** o la Gran Área Metropolitana de San Salvador (GAMSS) es un conglomerado formado **por 23 distritos en 7 municipios**. Fue instituida en el año 1993 a través del Decreto Legislativo N° 732 de la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del AMSS y de los Municipios Aledaños. Tiene una extensión de 1167.01 km² con **una población de 1,7 millones de habitantes** según el censo de población y vivienda 2024, lo cual representa casi el 30% de la población total del país. Tiene una extensión de 1167.01 km² con **una población de 1,7 millones de habitantes** según el censo de población y vivienda 2024, lo cual representa casi el 30% de la población total del país.

A continuación, se describen las principales estructuras que conforman la estructura de Gobernanza del AMG.

Órganos de Coordinación Metropolitana

Tabla 9 Órganos de Coordinación Metropolitana del AMSS

Órganos de Coordinación Metropolitana	
Coordinación Política	El **Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador** (COAMSS), es el órgano político de coordinación metropolitana en San Salvador, autónomo y descentralizado, por delegación directa de 7 municipios integrados por 23 distritos. Actúa como instancia colegiada de decisión para regular y dirigir políticas metropolitanas, organizado en cuatro comisiones: gestión del desarrollo institucional; gestión territorial, ambiental y de riesgo; gestión del desarrollo económico y cohesión social; gestión de la salud y gestión de residuos sólidos.
Coordinación Técnica	La **Oficina de Planificación del Área Metropolitana** de San Salvador, creada en 1988 por el COAMSS, es su secretaría técnica y principal brazo técnico. Se encarga de investigar y analizar problemas urbanos, planificar y controlar el territorio, y promover el desarrollo económico con visión estratégica metropolitana. Está organizada en tres ramas: control de desarrollo urbano, planeación e investigación, y desarrollo social y económico, apoyadas por unidades técnicas y una estructura legal, administrativa, financiera y de sistemas de información. Sus funciones incluyen elaborar políticas metropolitanas, definir modelos de desarrollo, formular el Plan de Desarrollo Metropolitano, dictar normas y regulaciones, coordinar programas municipales de mejoramiento comunitario y vivienda, y brindar asistencia en emergencias mediante programas de rehabilitación y reconstrucción.
Órganos Auxiliares	El **Observatorio Metropolitano** (OM), creado en 2009 por el Concejo de Alcaldes, es un órgano auxiliar de coordinación metropolitana. Nació para monitorear actos criminales y prevenir la violencia, pero su misión y visión lo proyectaron hacia un observatorio urbano integral. Actualmente, además de la seguridad, incorpora indicadores económicos, sociales y ambientales a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

Órganos de Participación

Tabla 10 Órganos de Participación Metropolitana del AMSS

Órganos de Participación	
Comité de Planificación	El Comité de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador COPLAMSS es el organismo creado para la participación de gremios profesionales y empresariales en la gestión territorial del Área Metropolitana de San Salvador.

Fuente: IDOM

Instrumentos Legales

El principal referente normativo para la operación de la Gobernanza Metropolitana en el AMSS es la **Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y su reglamento**[3]. Esta Ley tiene por objeto regular el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y rural del AMSS y Municipios Aledaños, mediante el mejor aprovechamiento de los recursos de las distintas zonas y la plena utilización de los instrumentos de planeación.

Adicional a esta ley, se encuentran algunos otros instrumentos legales que forman parte del andamiaje de Gobernanza en el AMSS, entre ellos:

Tabla 11 Instrumentos Legales del AMSS

Instrumentos Legales	
Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del AMSS y su reglamento	Regula el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y rural del AMSS y municipios aledaños.
Acuerdo Metropolitano	2/2016, por el cual se adopta el Esquema Director del AMSS.
Decreto Metropolitano	10/2018.
Estatutos de COAMSS	Firmados el 3 de julio de 1987, y modificado el 29 de octubre de 1989 para crear la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS).

Fuente: IDOM

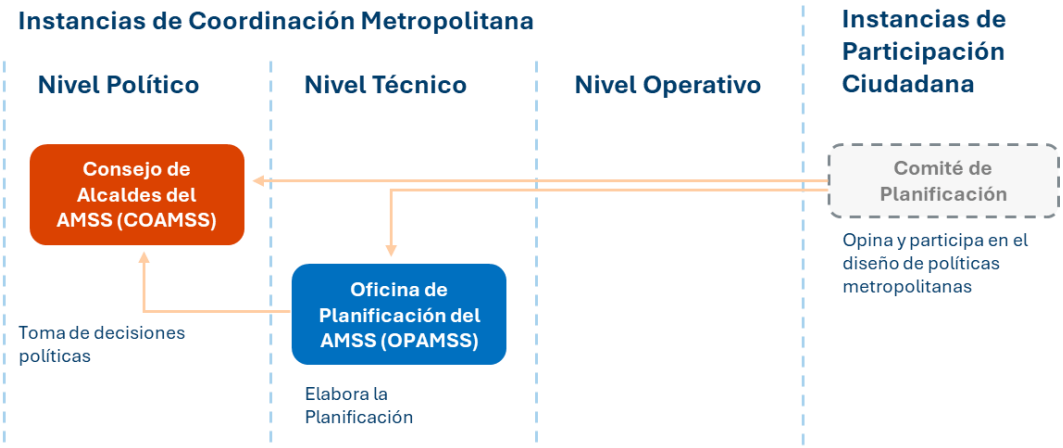
[3] https://opamss.org.sv/wp-content/uploads/2020/07/REGLAMENTO-ACTUALIZADO-2023.pdf

Esquema de Fórmula de Gobernanza del AM de San Salvador

A modo de resumen gráfico de la fórmula de Gobernanza del AMSS, se presenta el siguiente esquema, en el cual se refleja que esta fórmula cuenta con instancias de Coordinación tanto a nivel político (Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador), que delega las responsabilidades técnicas en la Oficina de Planeación del Área Metropolitana de San Salvador OPAMSS, y que cuenta con una instancia de Participación gremial y ciudadana en el Comité de Planificación.

En suma, la fórmula de Gobernanza del AM de San Salvador representa un importante ejemplo de fórmulas sólidas de Gobernanza Metropolitana con una larga experiencia en planificación y arreglos institucionales metropolitanos.

Ilustración 24 Esquema de Fórmula de Gobernanza del AMSS



Fuente: IDOM

2.6.3.3. Fórmula de Gobernanza del Área Metropolitana de Buenos Aires

El caso del Área Metropolitana de Buenos Aires representa un ejemplo claro de un modelo de articulación metropolitana "*soft*" o ligera, caracterizada por una baja institucionalidad metropolitana. El Área Metropolitana de Buenos Aires con cerca de **15 millones de habitantes**, concentra al 35% de la población del país; **está conformada por los distritos de Ciudad de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires, incluyendo 40 municipios** y ocupa el tercer lugar entre las Zonas Metropolitanas más pobladas de América Latina, después de Sao Paulo en Brasil y Ciudad de México.

Órganos de Coordinación Metropolitana

El Área Metropolitana de Buenos Aires carece de instancias de Coordinación Metropolitana en tanto entidad supramunicipal, presentando una unidad metropolitana al interior del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, encargado de las funciones de coordinación metropolitana.

Tabla 12 Órganos de Coordinación Metropolitana del AMBA

Órganos de Coordinación Metropolitana	
Coordinación Política	El **Gabinete Metropolitano**, creado por los gobiernos de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, es un espacio de coordinación interjurisdiccional para planificar, implementar y dar seguimiento a políticas metropolitanas, bajo un modelo de articulación flexible y no burocrático.
Agencias Metropolitanas	En el AMBA, bajo un modelo de articulación flexible, destacan tres Agencias Metropolitanas: • **Unidad de Proyectos Especiales del AMBA**: coordina. La misión principal de la Unidad de Proyectos Especiales Área Metropolitana de Buenos Aires (UPE-AMBA) dependiente del Ministerio de Gobierno de la CABA, es la articulación de políticas públicas comunes para el AMBA, oficiando de organismo de coordinación interjurisdiccional. • **Agencia de Transporte Metropolitano**: creada en 2012 para coordinar políticas de transporte entre Nación, la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires, aunque con funcionamiento limitado y en gran parte inactivo. • **Dirección Provincial de Articulación Territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires**: promueve el diálogo interjurisdiccional para gestionar obras y proyectos que afectan a varios municipios de la Región Metropolitana.
Órganos Auxiliares	AMBA DATA. Plataforma de generación y sistematización de información

Fuente: IDOM

Instrumentos Legales

En cuanto a la normatividad Metropolitana en Buenos Aires, existen un conjunto de acuerdos y normativas que rigen la cooperación en el Área Metropolitana. El principal de estos instrumentos o convenios es la **Ley 10.784.**

Tabla 13 Instrumentos Legales del AMBA

Instrumentos Legales	
Ley 10.784	El **Convenio de Colaboración y Coordinación Metropolitana del AMBA**, firmado en 1986, establece la misión de coordinar la planificación e implementación del desarrollo social, económico y ambiental de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sus funciones principales son: • Recopilar y actualizar información sobre población, territorio, actividades socioeconómicas, transporte e infraestructura.

Instrumentos Legales	
	• Elaborar estudios integrales con participación técnica de las jurisdicciones. • Coordinar el planeamiento metropolitano y definir acciones prioritarias conjuntas.

Fuente: IDOM

Instrumentos de Planificación Metropolitana

Ante la ausencia de instancias formales de Planificación Metropolitana en el AMBA, se identifican instrumentos estratégicos a modo de lineamientos y de planes ejecutivos.

Tabla 14 Instrumentos de Planificación del AMBA

Instrumentos de Planificación	
Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires	Conformaron un plan urbanístico desarrollado entre 2006 y 2008 por la Subsecretaria de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires en acuerdo con la secretaria de Planeamiento del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires. Este documento estratégico tuvo una revisión y actualización en 2016.
Plan de Ejecución Metropolitano	Plan Metropolitano enfocado en la definición de una planificación para los espacios públicos.

Fuente: IDOM

Esquema de Fórmula de Gobernanza AMBA

A modo de resumen gráfico de la fórmula de Gobernanza del AM de Buenos Aires, se presenta el siguiente esquema, en el cual se refleja que esta fórmula si bien cuenta con oficina de coordinación metropolitana al interior del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, no se trata de una instancia de gobernanza de tipo supramunicipal. Lo mismo ocurre con la instancia de carácter técnico, que según el análisis realizado asume responsabilidades tanto de coordinación política como técnica.

Así, la coordinación Metropolitana recae en manos del Gabinete Metropolitano, instancia del gobierno provincial. De igual manera, existe una Dirección de Articulación Territorial del AMBA, también al interior del gobierno provincial, así como una Unidad de Proyectos Especiales del AMBA, que al mismo tiempo que tiene responsabilidades técnicas se entiende que debe cubrir tareas ejecutivas. En esta fórmula no se identifican instancias de participación ciudadana, al menos de forma institucionalizada.

En suma, la fórmula de Gobernanza del AM de Buenos Aires resulta un buen ejemplo de una fórmula con arreglos institucionales que caen en los sistemas no institucionales, flexibles o *soft*, según las categorizaciones previamente analizadas.

Tabla 15 Esquema de Fórmula de Gobernanza del AMBA

Fuente: IDOM

2.6.3.4. Fórmula de Gobernanza del Área Metropolitana de Arequipa

El Área Metropolitana de Arequipa, ubicada al sur de Perú, tiene como cabeza la ciudad de Arequipa siendo la segunda zona urbana más poblada del país, con cerca de **1.2 millones de habitantes**. Está **conformada por 19 distritos** con categoría de metropolitanos, extendido sobre una superficie de 4264,07 km². La gobernanza metropolitana en Arequipa se centra en la **planificación y coordinación del desarrollo urbano de sus 19 distritos** a través del Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM).

Órganos de Coordinación Metropolitana

El Área Metropolitana de Arequipa carece de instancias de coordinación Metropolitana y su gestión se centra en el Gobierno Provincial, delegando las responsabilidades de planeación en el Instituto Municipal de Planeamiento.

Tabla 16 Órganos de Coordinación Metropolitana de Arequipa

Órganos de Coordinación Metropolitana	
Instituto Municipal de Planeamiento	Dentro de las funciones del Instituto Municipal de Planeamiento se encuentra: • Definir lineamientos y políticas para la gestión del suelo. • Planificar el desarrollo provincial a corto, mediano y largo plazo en concordancia con políticas sectoriales, nacionales, regionales y locales. • Coordinar con instituciones públicas y privadas. • Concertar, formular, actualizar y evaluar planes de gestión y manejo territorial. • Proponer normas técnicas sobre uso del suelo y protección ambiental.

Órganos de Coordinación Metropolitana	
	• Promover la sensibilización ciudadana en torno al PDM y PAT.

Fuente: IDOM

Órganos de Participación

Tabla 17 Órganos de Participación Metropolitana de Arequipa

Órganos de Participación	
Instituto Municipal de Planeamiento	Este órgano impulsa la participación social en el desarrollo territorial y urbano. Ejemplo de ello fue la **Consulta Pública del PDM** realizada en diciembre de 2025, que convocó a diversos actores institucionales y sociales. Actualmente, la actualización del Plan incluye **Mesas Técnicas distritales** para recoger aportes y observaciones, fortaleciendo su carácter participativo y consensuado.

Fuente: IDOM

Instrumentos de Planificación Territorial

Tabla 18 Instrumentos de Planificación del AM de Arequipa

Instrumentos de Planificación	
Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM)	La gobernanza metropolitana en Arequipa, que representa un claro ejemplo de Gobernanza ligera o *Soft*, se centra en la planificación y coordinación del desarrollo urbano de sus 19 distritos a través del Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM), instrumento de planificación que se convierte en la base y pilar de la coordinación metropolitana.

Fuente: IDOM

Esquema de Fórmula de Gobernanza del AM de Arequipa

A modo de resumen gráfico de la fórmula de Gobernanza del AM de Arequipa, se presenta el siguiente esquema. El Área Metropolitana carece de instancias de coordinación metropolitana, por lo que a nivel político el encargado de su gestión es el Gobierno Provincial de Arequipa, quien delega la coordinación técnica al Instituto Municipal de Planeamiento.

Si bien no existe una estructura sólida de órganos consultivos de la sociedad civil, si existen instancias consultivas y de exhibición pública para recoger opiniones de la comunidad en temas específicos según se requiera.

Ilustración 25 Esquema de Fórmula de Gobernanza del AM de Arequipa

Fuente: IDOM

2.7. Propuesta de Modelo de Gobernanza

La propuesta de Modelo de Gobernanza Metropolitana para el AM LS-CQ se concibe como el resultado de un proceso participativo y técnico que deriva de la integración de información brindada por insumos clave presentados previamente, como el mapa de actores y los antecedentes de la fórmula de gobernanza. A partir de estos elementos, se estructura una propuesta que busca instalar una gobernanza sustentada en lo establecido por Ley, pero que también se soporte en acuerdos colaborativos materializados en espacios o instancias formales de coordinación que sean inclusivos y capaz de adaptarse a los desafíos territoriales.

La propuesta se desarrolla en los siguientes componentes principales:

1. **Criterios Rectores Básicos**, que definen lineamientos generales para el funcionamiento del modelo de gobernanza.
2. **Fórmula Corporativa del AM LS-CQ**, que define la lógica de funcionamiento y los principios que sustentan la gobernanza.
3. **Esquema General del Modelo de Gobernanza**, que define las instancias de coordinación y cómo se vinculan entre sí.
4. **Estructura Organizacional de Actores**, que reconoce a los actores que conforman la gobernanza, estableciendo sus roles y funciones.
5. **Flujograma de Información**, orientado a establecer los flujos de información en la coordinación metropolitana y de los procesos de toma de decisiones.
6. **Instrumentos de Gobernanza Metropolitana**, herramientas e instancias que orientarán la gestión y administración del área metropolitana.
7. **Hitos de Arranque,** correspondiente a las actividades a realizar en el corto y mediano plazo para implementar el Modelo de Gobernanza.
8. **Ejercicio de la Teoría del Cambio**, que establece una ruta lógica para conseguir resultados parciales e impactos deseados de largo plazo.

2.7.1. Criterios Rectores Básicos

Para el AM LS-CQ, el desafío de diseñar un modelo de gobernanza metropolitana se abordó a través de un proceso participativo y colaborativo, orientado a construir en conjunto una propuesta adaptada a las particularidades del territorio. Como resultado de este proceso, dentro de la propuesta del Modelo de Gobernanza Metropolitana, se trabajó sobre cinco criterios rectores, cada uno acompañado de sus respectivos objetivos. Estos constituyen los fundamentos sobre los cuales se estructura y opera la gobernanza metropolitana, concebidos como pilares fundacionales que garantizan un funcionamiento ético, eficiente y sostenible.

A su vez, los criterios rectores básicos orientan la composición y funcionamiento del Modelo de Gobernanza Metropolitana, definiendo directrices para articular actores públicos, privados, de la

academia y del sector civil. Establecen el alcance de las decisiones metropolitanas, la coordinación formal, la autonomía financiera y las capacidades técnicas requeridas, junto con mecanismos de participación inclusiva y transparente.

En conjunto, garantizan representación equilibrada, fortalecen la legitimidad institucional y permiten adaptar la gobernanza a desafíos emergentes, promoviendo cooperación intercomunal e intersectorial y evitando la fragmentación en la gestión del territorio metropolitano. A continuación, se presentan y describen los criterios rectores6F[4] que orientan el Modelo de Gobernanza en el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo:

Gobernanza sólida e incremental.

Establece la necesidad de contar con una estructura de gobernanza metropolitana estable, confiable y capaz de sostener agendas en el tiempo, consolidándola de manera incremental. Implica crear instancias formales de coordinación que trasciendan los ciclos políticos y evitar la fragmentación institucional. Busca fortalecer la confianza pública y asegurar que las políticas y proyectos estratégicos se mantengan más allá de coyunturas administrativas, incorporando flexibilidad para responder a cambios y nuevas necesidades.

Sostenibilidad financiera y técnica.

La gobernanza metropolitana debe apuntar hacia una estabilidad financiera y con la posibilidad de gestionar fondos de manera autónoma. Se considera la optimización de recursos existentes, la innovación en la gestión, la creación de capacidades técnicas permanentes y la instalación de sistemas de evaluación y seguimiento. La sostenibilidad financiera se entiende como una condición indispensable para enfrentar tanto emergencias como desafíos estratégicos, garantizando continuidad operativa y adaptabilidad, acompañado de eficiencia en la implementación de proyectos de escala metropolitana.

[4] Para más información del proceso de construcción de los criterios rectores básicos y sus objetivos, se recomienda revisar los reportes de los talleres participativos realizados en el marco de esta etapa.

Visión metropolitana común e integrada.

Orienta la construcción de una planificación estratégica basada en una visión compartida y orientada al bien común metropolitano. Busca superar enfoques fragmentados mediante la definición clara del interés metropolitano, la articulación de prioridades comunes y la integración funcional entre áreas urbanas, rurales y costeras. Plantea la necesidad de impulsar iniciativas con un "sello metropolitano" que provea beneficios en dicha escala, generando impactos positivos territoriales y sociales.

Transparencia y participación representativa.

Promueve la incorporación sistemática de actores públicos, privados, del sector academia y sector civil en la toma de decisiones metropolitanas. Plantea que la gobernanza debe operar bajo principios de transparencia, trazabilidad y control social, asegurando procesos inclusivos que reflejen la diversidad socio-territorial del área metropolitana. Reconoce la importancia de equilibrar la participación con eficiencia operativa mediante mecanismos flexibles y adaptativos que eviten burocratizar la gestión, pero garantizando legitimidad y representatividad en las decisiones estratégicas.

Identidad y desarrollo territorial equitativo.

Busca consolidar una identidad metropolitana que potencie la cooperación entre comunas y sectores, promoviendo un desarrollo equilibrado y justo en todo el territorio. Propone orientar recursos e inversiones hacia iniciativas que generen beneficios compartidos, reduzcan brechas urbanas-rurales y fortalezcan la cohesión territorial. La equidad metropolitana se concibe como un eje central para mejorar la calidad de vida de la población, garantizando acceso equitativo a infraestructura, servicios, movilidad y oportunidades, y evitando la dispersión de esfuerzos en proyectos sin impacto estratégico.

En síntesis, los criterios rectores que sustentan el Modelo de Gobernanza Metropolitana ofrecen un marco integral para avanzar hacia una **gestión más coordinada, estable y orientada al interés común**.

Su valor radica en **combinar continuidad institucional, contar con capacidades técnicas permanentes y sostenibilidad financiera con una visión compartida del desarrollo metropolitano**. Al incorporar mecanismos claros de participación, trazabilidad y representatividad territorial, el modelo no solo fortalece su legitimidad transversal, sino que también consolida una estructura confiable para monitorear decisiones y asegurar coherencia entre planificación, implementación y evaluación.

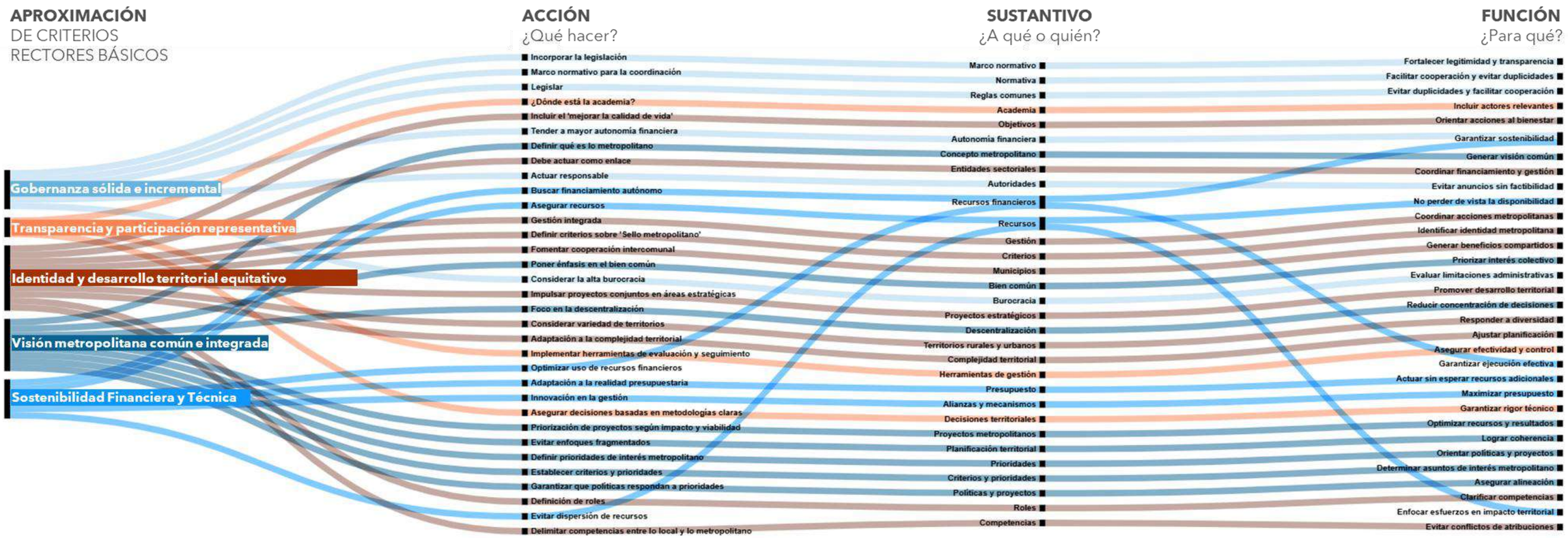
Finalmente, al promover cooperación intercomunal y equidad territorial, estos criterios preparan al área metropolitana para enfrentar desafíos emergentes con mayor **cohesión, identidad y capacidad adaptativa**, conformando una base conceptual sólida para la construcción del modelo propuesto.

2.7.1.1. Objetivos según Criterios Básicos

La formulación de los objetivos se llevó a cabo a partir de un proceso riguroso de sistematización de la información obtenida en entrevistas y talleres participativos. En estos talleres se aplicó una metodología específica que permitió la construcción de los objetivos en tres dimensiones: **acción, sustantivo y función**, lo que facilitó la definición clara de criterios y objetivos.

Cada instancia generó insumos que permitieron capturar las percepciones, propuestas y preocupaciones de los distintos actores involucrados. Este procedimiento no solo recogió datos, sino que también facilitó la validación colectiva de las ideas, asegurando que los objetivos reflejaran las expectativas y necesidades expresadas durante el proceso.

Ilustración 26 Ejercicio de relaciones entre componentes de un objetivo y los criterios rectores básicos



Fuente: IDOM

De este modo, se definen los siguientes objetivos por cada criterio rector básico:

Gobernanza sólida e incremental 1

Conformar instancias formales de coordinación metropolitana mediante fórmulas estratégicas que permitan la continuidad de los equipos y la implementación de agendas, fortaleciendo la legitimidad institucional y generando confianza pública.

Sostenibilidad Financiera y Técnica 2

Gestionar recursos financieros sostenibles y autonomía en su gestión, junto con capacidades técnicas permanentes que permitan enfrentar tanto la contingencia como los desafíos estructurales y estratégicos de escala metropolitana.

Visión metropolitana común e integrada 3

Consolidar una visión de desarrollo compartida que articule el interés metropolitano por sobre intereses particulares, orientada al desarrollo equilibrado, la integración funcional y la coordinación entre competencias e incumbencias.

Transparencia y participación representativa 4

Establecer procesos y mecanismos inclusivos y trazables que permitan transparencia y representatividad socio-territorial en la toma de decisiones metropolitanas, incorporando actores públicos, privados, académicos y ciudadanía para fortalecer la gestión y la gobernanza.

Identidad y desarrollo territorial equitativo 5

Impulsar inversiones e iniciativas con equidad territorial que fortalezcan la identidad metropolitana y mejoren la calidad de vida de la población mediante cooperación intercomunal e intersectorial, con un desarrollo estratégico y operativo.

2.7.2. Fórmula Corporativa Gobernanza AM LS-CQ

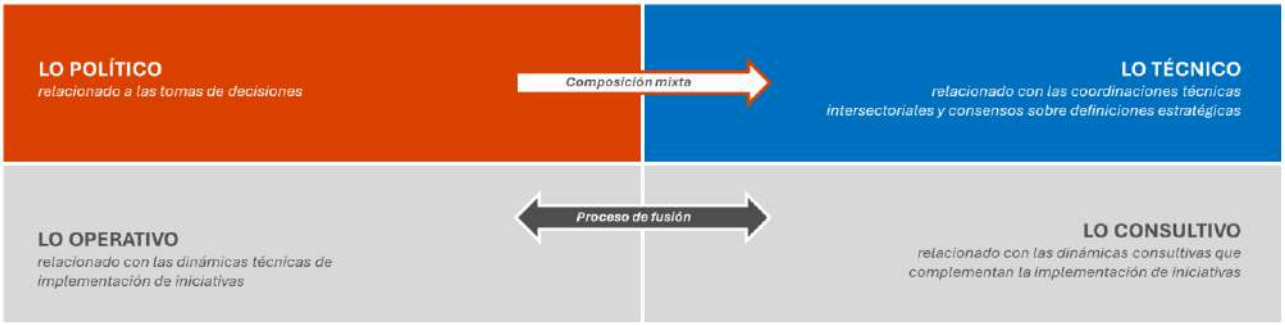
A partir del reconocimiento de la dinámica actual sobre las coordinaciones intersectoriales, de los resultados del proceso participativo con actores clave, de la evaluación de distintas fórmulas de gobernanza aplicadas en otros países de la región y de las posibilidades que brinda el marco legal chileno, se presenta una **fórmula híbrida de gobernanza metropolitana** que combina niveles políticos, técnicos, operativos y consultivos en su configuración. Esta propuesta de tipo descentralizada, por delegar coordinaciones en uno o más espacios, formaliza prácticas que han surgido orgánicamente desde actores clave del AM LS-CQ para coordinarse en distintas materias. A su vez, brinda la oportunidad de hacer más eficientes procesos de articulación al generarse instancias dirigidas a la acción, donde autoridades y equipos técnicos puedan consensuar en conjunto y de forma directa definiciones estratégicas para el área metropolitana.

2.7.2.1. Sobre el Enfoque Híbrido de la Fórmula de Gobernanza del AM LS-CQ

La fórmula híbrida de gobernanza metropolitana se basa en la integración de los cuatro niveles de gobernanza identificados, los cuales tienen características específicas que, al combinarse, buscan optimizar la coordinación y gestión en el área metropolitana. Para efectos del AM LS-CQ, se definen brevemente dichos niveles por separado:

- **Lo Político:** se integra por las autoridades responsables de tomar decisiones estratégicas en cuanto a la planificación, gestión y administración del área metropolitana, además de garantizar la legitimidad y respaldo institucional que requieren las iniciativas a implementarse.
- **Lo Técnico:** se compone por equipos técnicos encargados de diseñar y planificar acciones concretas, así como establecer coordinaciones intersectoriales que deriven en consensos y definiciones estratégicas para el desarrollo futuro del área metropolitana.
- **Lo Operativo:** aquí se encuentran los actores responsables de coordinar la ejecución directa de iniciativas y proyectos, siendo su principal función llevar a la práctica lo planificado, asegurando que las estrategias se materialicen de manera eficiente.
- **Lo Consultivo:** este nivel, que favorece la transparencia y la construcción colaborativa, permite la participación de diversos actores, quienes aportan opiniones, sugerencias y pueden brindar retroalimentaciones sobre las propuestas y acciones.

Ilustración 27 Niveles que componen la fórmula de gobernanza del AM LS-CQ



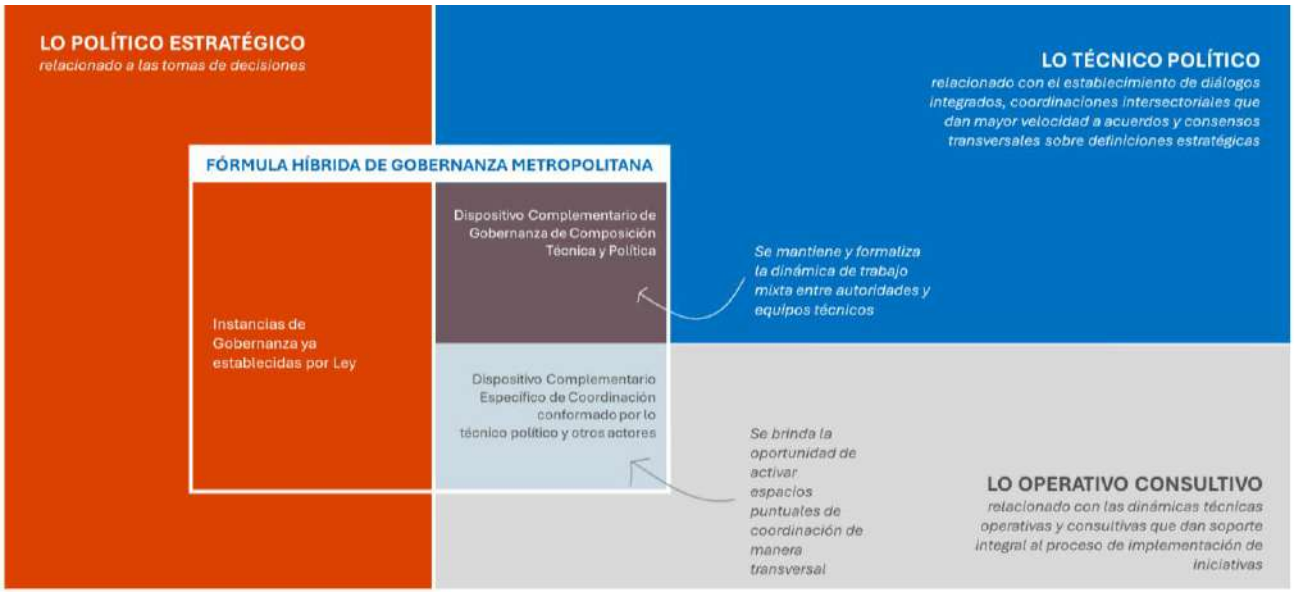
Fuente: IDOM

El proceso de hibridación, entendido como la fusión o cruce de elementos para consolidar uno nuevo, ocurre cuando se comienzan a combinar los niveles antes mencionados de manera descentralizada. Así, se apunta a facilitar la comunicación entre actores al ser directa, reducir burocracias en la toma de definiciones por falta de espacios en común y se promueve el trabajo colaborativo entre autoridades y equipos técnicos para llegar a consensos o hacer que las implementaciones de iniciativas metropolitanas se desarrollen con mayor fluidez.

En el caso particular del AM LS-CQ y, en atención a lo establecido en la Ley 21.074, se reconoce las características estratégicas del nivel político en cuanto a las tomas de decisiones competentes al Gobernador Regional, así como de los roles consultivos y propositivos de las autoridades comunales. Sin embargo, en la escala metropolitana también confluyen otras agendas impulsadas desde el nivel central a través de sus autoridades regionales y es precisamente en esta intersección, donde se abre la oportunidad de generar espacios formales de diálogo y consenso, haciendo mixta la participación entre dichas autoridades y los equipos técnicos del Gobierno Regional y las comunas del Área Metropolitana.

Por otra parte, siguiendo el enfoque pragmático de esta fórmula híbrida, se considera la fusión del nivel operativo y consultivo, en virtud de las iniciativas concretas que se decidan impulsar según las prioridades. De esta forma, se activarán según se requieran, espacios puntuales para coordinar cuestiones específicas de escala metropolitana.

Ilustración 28 Esquema de la fórmula híbrida de gobernanza metropolitana del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

Este enfoque híbrido, al generar instancias de coordinación mixtas conformadas por instituciones, fortalece la continuidad y sostenibilidad de la gobernanza metropolitana, sostenida en un esquema de colaboración voluntaria donde convergen intereses en común y se requieren apoyos mutuos. Además, esta fórmula permite adaptarse a los desafíos específicos que vaya dictando la realidad metropolitana, otorgando flexibilidad para responder a necesidades cambiantes y aprovechar las capacidades de los diferentes actores involucrados.

2.7.2.2. Sobre la Incrementalidad de la Estructura de Gobernanza del AM LS-CQ

Como se pudo observar en la evaluación de distintos modelos de gobernanza en otros países de la región, no existe una fórmula única aplicable para todos los contextos. Cada caso cuenta con distintos grados de solidez institucional que les habilita gestionar y administrar sus sistemas metropolitanos con diferentes esquemas de coordinación; mientras unos se dan con orgánicas metropolitanas institucionalizadas, otros modelos funcionan a partir de acuerdos y arreglos basados en la colaboración, negociación y participación voluntaria.

La base legal que otorga la Ley 21.074 no habilita la creación de una nueva figura institucional metropolitana, sino que hace uso de la institucionalidad existente del Gobierno Regional y de su División de Planificación y Desarrollo (DIPLADE), para crear un departamento (futuro DAM) y abordar específicamente los temas de escala metropolitana. A su vez, también señala la creación de un comité consultivo conformado por el gobernador regional y los alcaldes del AM como un espacio para formular propuestas y pronunciarse sobre otros temas metropolitanos. En este sentido, considerando

estas características y situación base del AM LS-CQ, su fórmula corporativa considera una estructura de coordinación más flexible o *soft*, que se basará en la articulación mixta como mecanismo asociativo en las tomas de definiciones, generación de acuerdos metropolitanos, alianzas políticas y disposición de espacios de diálogo entre actores clave.

Ilustración 29 Situación base de la fórmula de gobernanza del AM LS-CQ en un proceso incremental

Fuente: IDOM

Esta fórmula se concibe como un punto de partida para iniciar el proceso de gobernanza metropolitana propiamente tal, la cual estará sujeta a eventuales procesos de mejoramiento y aumentos de solidez institucional, bajo un **esquema de incrementalidad**. El espíritu de esta propuesta es que sea **flexible** y **adaptable**, pensada para evolucionar gradualmente hacia una estructura más sólida y madura en lo institucional, conforme se desarrollen las capacidades y se consoliden los mecanismos iniciales de coordinación metropolitana. El enfoque incremental permitirá que la gobernanza metropolitana del AM LS-CQ avance y se fortalezca de manera progresiva, adaptándose a las necesidades y retos específicos del contexto territorial, y asegurando que cada etapa de desarrollo cuente con el respaldo necesario tanto a nivel técnico como político.

En la ilustración anterior se puede apreciar que, si bien se trata de una estructura general *soft*, por no contar con una institucionalidad u orgánica específica propiamente tal, la gobernanza metropolitana se alojará en el Gobierno Regional soportada por un marco legal base que otorga solidez institucional. Asimismo, se visualiza que las instancias de gobernanza complementarias, basadas en acuerdos colaborativos, deben considerar coordinaciones con otras autoridades de la región (más allá del Comité Consultivo de Alcaldes), entre equipos técnicos y en la participación con otros actores.

2.7.3. Esquema General del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ

El Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ requiere de una estructura institucional y funcional clara que organice los actores clave involucrados y las instancias de coordinación entre ellos. Su objetivo es clarificar roles, jerarquías, funciones y flujos de decisión (flujograma), facilitando la comprensión del Modelo de Gobernanza y asegurando que cada instancia sepa sus responsabilidades y vínculos con otros actores y dispositivos. Esto permitiría garantizar transparencia, eficiencia y coherencia en la gestión metropolitana.

La gobernanza metropolitana del AM LS-CQ se estructura en los **tres niveles** de gestión que compone la fórmula corporativa antes descrita, diseñados para adaptarse a las dinámicas territoriales y a las posibles instancias de articulación que se generen entre ellos.

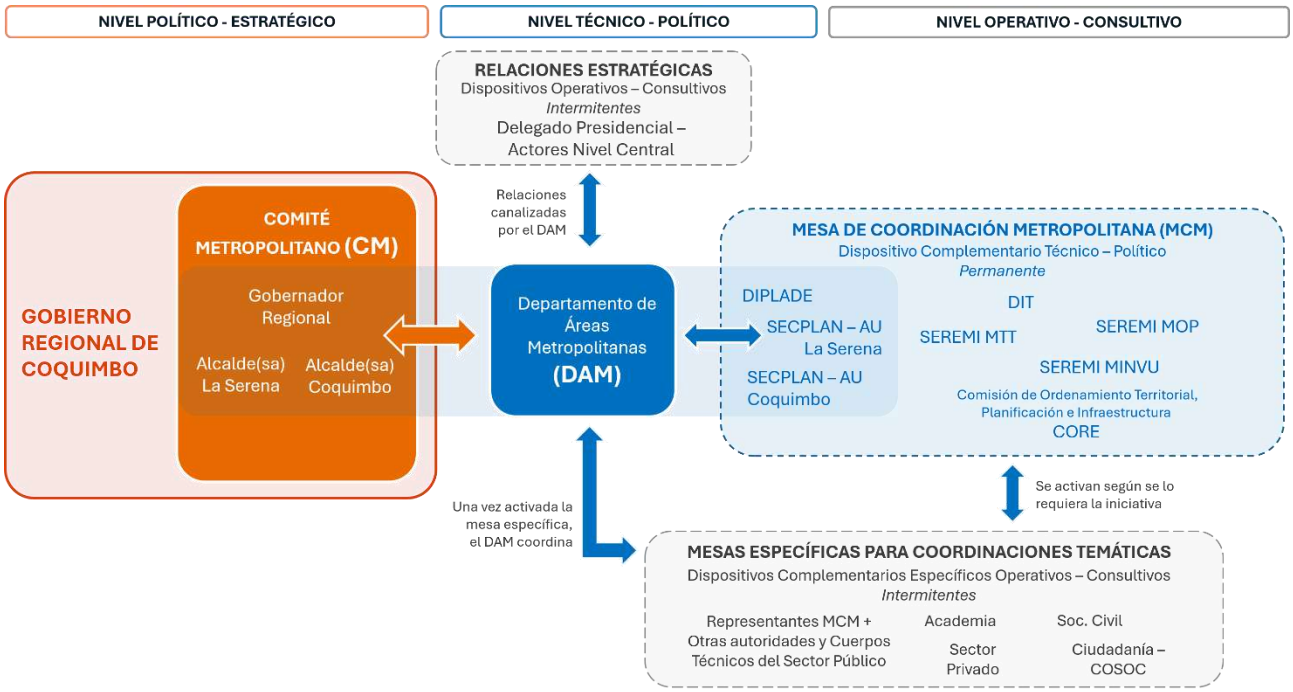
Tabla 19 Definición de niveles de gestión de la Gobernanza del AM LS-CQ

Nivel	Descripción
Político – Estratégico	Orientado a la toma de decisiones y a la definición de lineamientos generales que guían el desarrollo metropolitano. Su función principal es la conducción política del modelo de gobernanza, asegurando legitimidad institucional, brindando coherencia con políticas nacionales y regionales, estableciendo las prioridades para el territorio y otorgando respaldo político en la implementación de iniciativas.
Técnico – Político	Enfocado en la coordinación técnica y estratégica, su función principal es ser parte de las dinámicas formales de coordinación intersectorial para la planificación, seguimiento y evaluación de las iniciativas contempladas en el Plan Metropolitano. Al estar integrado por autoridades sectoriales y equipos técnicos, este nivel tiene como objetivo optimizar los procesos para abordar y consensuar definiciones estratégicas internas, consideradas prioritarias para el desarrollo futuro del área metropolitana.
Operativo – Consultivo	Concebido como un nivel que articula y coordina la ejecución o implementación de iniciativas, su función principal es conducir la materialización de las definiciones estratégicas que se decidan implementar. Conformado por actores técnicos específicos del ámbito público, se permite la participación activa, según se estime conveniente, de la sociedad civil, actores privados y del sector academia. Con este esquema se apunta hacia una gobernanza colaborativa y conseguir una legitimidad transversal sobre las decisiones adoptadas.

Fuente: IDOM

El siguiente esquema resume la estructura general que organiza a los actores involucrados e instancias de coordinación en los tres niveles de gestión mencionados.

Ilustración 30 Esquema general del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

2.7.3.1. Nivel Político - Estratégico

El **nivel político-estratégico**, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21.074, está liderado por el Gobierno Regional de Coquimbo, entre sus funciones está la gestionar y administrar el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

En este marco, la legislación contempla la creación de una instancia de coordinación entre el Gobernador Regional y los alcaldes de las comunas integrantes del área metropolitana, denominada **Comité Consultivo de Alcaldes (CCA)**. No obstante, como resultado del proceso participativo desarrollado durante la formulación del Modelo de Gobernanza, se acordó reconocer y denominar esta instancia como **Comité Metropolitano (CM)**, con el propósito de relevar el rol del Gobierno Regional en el liderazgo y la conducción de la gobernanza metropolitana.

El Comité Metropolitano estará conformado por los(as) Alcaldes(as) de La Serena y Coquimbo, presidido por el Gobernador Regional, constituyendo la coordinación política clave para la conducción del Modelo de Gobernanza y la toma de decisiones estratégicas para el desarrollo metropolitano. Asimismo, constituye el nexo político con el resto de los actores involucrados en la gobernanza metropolitana, canalizado a través del Departamento del Área Metropolitana (DAM).

2.7.3.2. Nivel Técnico – Político

El **nivel técnico-político** está conformado por el Departamento del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo (según lo establece la Ley 21.074) y la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM). Por su parte, el DAM se posiciona como el núcleo central del esquema del Modelo de Gobernanza que articula y canaliza las distintas instancias de coordinación y flujos entre los actores involucrados en los tres niveles de gestión, en apoyo a la gestión del área metropolitana. Es decir, actúa como Secretaría Ejecutiva coordinado con el Comité Metropolitano, en el nivel político-estratégico; se articula con la Mesa de Coordinación Metropolitana del nivel técnico-político; coordina las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas una vez activadas, y canaliza relaciones estratégicas con autoridades del nivel central, ambos del nivel operativo-consultivo.

La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), articulada a través del DAM, constituye una instancia técnico-política intersectorial de carácter permanente, que se encarga de la coordinación técnica y estratégica para abordar y consensuar definiciones estratégicas para el desarrollo futuro del área metropolitana. Asimismo, esta Mesa será la encargada de activar las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, las que una vez conformadas, pasarán a coordinarse directamente con el DAM. Estas podrán activarse cuando la MCM requiera apoyo técnico específico, participación puntual de actores de la sociedad civil, academia, sector privado, etc., además de otros motivos que se estimen convenientes.

La MCM estará integrada por la DIPLADE, la DIT, Secretaría de Planificación (SECPLAN) y Asesoría Urbana de la Municipalidad de La Serena y Coquimbo, la SEREMI del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), SEREMI del Ministerio de Obras Públicas (MOP), SEREMI del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), y la Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura del Consejo Regional (CORE). A su vez, representantes del MCM también podrán formar parte de las Mesas Específicas de Coordinación Metropolitana.

2.7.3.3. Nivel Operativo - Consultivo

El nivel **operativo-consultivo** se constituye por las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas y por Relaciones Estratégicas puntuales, ambos actúan como dispositivos complementarios específicos de gobernanza de carácter intermitente.

Por un lado, se encuentran las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas que se activarán, previo consenso de la MCM, en la medida que una iniciativa de escala metropolitana lo requiera o demande, entendiéndose que se activará una mesa por cada iniciativa a impulsar, o bien, pudiendo ser dos iniciativas de temáticas similares que involucren a los mismos actores de una mesa específica ya definida. Una vez establecidas, pasarán a ser coordinadas directamente por el DAM. Dependiendo

de la tipología e intereses de la iniciativa metropolitana, esta integrará más o menos actores e instituciones clave pertenecientes a: representantes de la MCM, autoridades y cuerpos técnicos del sector público, academia, sector privado, sociedad civil y ciudadanía a través de los COSOC existentes en las instituciones involucradas.

Las Relaciones Estratégicas podrán ser solicitadas desde el CM y/o la MCM y canalizadas directamente a través del DAM. Dentro de estas relaciones se establecen consultas con autoridades del nivel central con el objeto de abordar temas clave relacionados a los procesos de implementación y financiamiento de las iniciativas metropolitanas.

2.7.4. Estructura Organizacional de Actores

La gobernanza metropolitana requiere una estructura organizacional clara, que defina los roles y responsabilidades de los distintos actores involucrados en la administración, planificación y gestión del área metropolitana. Esta propuesta busca establecer un marco funcional que articule competencias ya definidas por Ley y futuras atribuciones, asegurando una coordinación efectiva entre las instancias internas del Gobierno Regional y los actores externos.

En el ámbito interno, se consideran las responsabilidades del Gobierno Regional y sus unidades técnicas y políticas —como el Departamento del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo (DAM-DIPLADE), el Consejo Regional (CORE) y el Gobernador Regional—, definiendo sus funciones en relación con la toma de decisiones estratégicas y operativas. De manera complementaria, la propuesta incorpora la interacción con actores externos al Gobierno Regional, incluyendo municipios del área metropolitana, las Secretarías Regionales Ministeriales (SEREMIs) y los servicios públicos regionales competentes, en instancias como el Comité Metropolitano (CM), la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) y las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas. Este esquema busca consolidar mecanismos de coordinación multinivel y multi actor, orientados a fortalecer la gobernanza colaborativa y la gestión integrada del territorio.

La propuesta de estructura organizacional para la gobernanza metropolitana **se basa en niveles de gestión interrelacionados con las competencias e iniciativas del Plan Metropolitano,** sustentados en la Fórmula Corporativa, que establece la conducción a cargo del Gobierno Regional, junto con los municipios del Área Metropolitana (La Serena y Coquimbo). Este diseño alinea el marco normativo vigente, considerando competencias transferidas a los gobiernos regionales y funciones consultivas de los alcaldes. Además, se concibe como un modelo flexible, adaptable en el tiempo para mejorar eficiencia y cumplimiento de objetivos.

Como se mencionó en el apartado anterior, la gobernanza metropolitana se estructura en **tres niveles de gestión,** diseñados para adaptarse a las dinámicas territoriales y a las posibles instancias de

articulación que se generen entre ellos. La propuesta establece roles y responsabilidades para los actores clave, sustentada en el proceso participativo desarrollado, el análisis de la matriz de influencia/interés y la Fórmula Corporativa previamente definida. Este marco organizativo busca consolidar un sistema de gobernanza que articule instancias de coordinación y participación, asegurando una gestión integrada y eficiente del territorio metropolitano.

2.7.4.1. Nivel Político – Estratégico

Conformado por el Gobierno Regional de Coquimbo y el Comité Metropolitano del AM de La Serena-Coquimbo.

Actor	Gobierno Regional de Coquimbo	Comité Metropolitano (CM) del AM LS-CQ
¿Qué es?	Organismo autónomo encargado de la administración superior de la Región de Coquimbo.	Instancia de coordinación política de carácter permanente encargado de asesorar y colaborar en la toma de decisiones estratégicas.
¿Quién lo integra?	• **Gobernador Regional**: Autoridad máxima de la Región. • **Consejo Regional (CORE)**: Órgano colegiado compuesto por consejeros regionales.	• **Gobernador Regional**: Preside la instancia. • **Alcaldes AM LS-CQ** o quien los represente para tal efecto. • **Secretaría Técnica (DAM)**: tres profesionales según lo establecido en la Ley, sin perjuicio que sean más.
¿Cómo se conforman?	• **Gobernador Regional**: electo por sufragio universal. • **Consejo Regional (CORE)**: electo por sufragio universal.	Integración automática por cargo (alcaldes en ejercicio y Gobernador Regional). • **Gobernador Regional**: electo por sufragio universal. • **Alcaldes AM LS-CQ**: electos por sufragio universal. • **Secretaría Técnica (DAM)**: por contratación del Gobierno Regional.
¿Cuál es su rol?	• Entidad encargada de liderar el modelo de gobernanza metropolitana, asegurando la coherencia entre las políticas públicas regionales y las estrategias metropolitanas. Para ello, preside las instancias estratégicas de coordinación metropolitana, incluyendo el Comité Metropolitano (CM), e impulsa la articulación entre niveles (político, técnico y consultivo), garantizando la participación de actores clave.	• Instancia tiene la responsabilidad de asesorar al Gobierno Regional en la definición de lineamientos estratégicos, canalizar las prioridades comunales hacia la planificación metropolitana y fortalecer la coordinación política entre los niveles regional y municipal, contribuyendo a una toma de decisiones más coherente y representativa del territorio metropolitano.

Actor	Gobierno Regional de Coquimbo	Comité Metropolitano (CM) del AM LS-CQ
¿Cuáles son sus principales funciones?	• Administrar el área metropolitana. • Aprobar los instrumentos de planificación y medidas definidas en el artículo 104 quinquies de la Ley 21.074. • Solicitar a DIPRES la creación del Fondo de Inversión Metropolitana.	• Formular propuestas sobre la administración del área metropolitana • Pronunciarse sobre los instrumentos de planificación y medidas definidas en el artículo 104 quinquies de la Ley 21.074. • Asesorar al Gobernador Regional en políticas y planes metropolitanos. • Canalizar prioridades comunales de carácter metropolitano. • Solicitar al DAM que establezca contacto con actores específicos del gobierno central para activar Relaciones Estratégicas.

* Para el detalle completo de los actores involucrados, consultar los Anexos del presente informe.

De este modo, se entiende que este nivel corresponde al espacio de conducción superior dentro de la estructura organizacional del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Está conformado por el Gobierno Regional de Coquimbo y el Comité Metropolitano (CM), que, en conjunto, son responsables de definir orientaciones metropolitanas, alinear visiones territoriales y la toma de decisiones de alto nivel.

Este nivel tiene la misión de asegurar coherencia entre las políticas regionales y metropolitanas y liderar la Gobernanza Metropolitana. El Gobierno Regional, encabezado por el Gobernador Regional y el Consejo Regional, ejerce la administración superior del área metropolitana, mientras que, por su parte, el Comité Metropolitano junto con una Secretaría Ejecutiva, opera como una instancia permanente de coordinación política, cuya función es asesorar al Gobierno Regional, canalizar prioridades comunales hacia la planificación metropolitana y fortalecer la relación entre el nivel regional y municipal.

2.7.4.2. Nivel Técnico – Político

Conformado por el DAM y la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) en su calidad de dispositivo complementario y permanente de gobernanza metropolitana, de carácter técnico-político.

Actor	Departamento de Área Metropolitana (DAM)	Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)
¿Qué es?	Unidad técnica especializada de apoyo a la gestión del área metropolitana, dependiente de la División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE) del Gobierno Regional.	Es una instancia técnico-política de carácter permanente, concebida como el principal espacio de discusión, articulación y concertación de acuerdos estratégicos orientados al desarrollo futuro del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo
¿Quién lo integra?	Profesionales con conocimiento en planificación territorial, desarrollo urbano y coordinación intermunicipal.	• Gobierno Regional de Coquimbo: - DAM-DIPLADE (coordina y ejerce secretaría técnica). - CORE • Municipios del Área Metropolitana de La Serena - Coquimbo: - Equipos técnicos designados (SECPLAN, Asesoría Urbana y DOM cuando corresponda). • Servicios y sector público regional (SEREMI/servicios relacionados): SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU), SEREMI de Obras Públicas (MOP), SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
¿Cómo se conforman?	Mediante contratación del Gobierno Regional, según perfiles técnicos definidos.	Constitución por acuerdo del CM, previo informe del DAM, que define objetivos, composición específica, régimen de sesiones, subcomisiones y mecanismos de coordinación con las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas. Designación de representantes: • Gobierno Regional: Profesionales del DAM, designados por el Gobierno Regional y Representante de la Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura, elegido por los demás integrantes del CORE para presidir o representar oficialmente esta comisión. • Municipios: cada alcalde(sa) nombra al/la jefe/a de dirección pertinente (con posibilidad de profesional alterno con competencias técnicas). El Asesor Urbano puede ser sustituido por el DOM, cuando este último no exista. • SEREMIs: cada Secretaría designa a un/a jefe/a de división o profesional con competencias en la materia y facultades para comprometer criterios sectoriales.

Actor	Departamento de Área Metropolitana (DAM)	Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)
		Se podrá comprometer la participación de los representantes y organismos designados mediante instrumentos de colaboración formal, tales como Convenios de Cooperación Técnica, Acuerdos u otros. Asimismo, se visualiza la actualización de la cooperación interinstitucional cada cuatro años para reforzar compromisos y generar continuidad entre ciclos políticos.
¿Cuál es su rol?	Unidad articuladora del modelo de gobernanza metropolitana, centralizando los flujos de información y coordinando la interacción entre los niveles político, técnico y consultivo. Le corresponde entregar soporte estratégico y operativo a las instancias de coordinación —en especial al CM— asegurando su funcionamiento eficiente y la implementación del Plan Metropolitano. Asimismo, impulsa la ejecución técnica de los acuerdos, activando dispositivos operativos-consultivos y promoviendo la integración multinivel para evitar la sectorización del trabajo y asegurar coherencia en la gestión metropolitana.	Entidad articuladora de las definiciones técnico-estratégicas del área metropolitana, integrando la participación política y técnica para asegurar coherencia entre los lineamientos del Nivel Político-Estratégico (CM/DAM) y la ejecución operativa-consultiva desarrollada por las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas. Le corresponde abordar las materias de interés y escala metropolitana, velando el consenso de definiciones estratégicas que respondan al bien común metropolitano, se alineen con los diagnósticos comunales y se integren con procesos de escala mayor. Además, se encarga de monitorear el avance de las iniciativas e identificar y destrabar nudos institucionales que entorpezcan el progreso de las iniciativas y líneas estratégicas, asegurando así la coherencia y efectividad en la gestión metropolitana. Igualmente, realizará seguimiento al desarrollo de la propuesta, la elaboración y la evaluación de iniciativas metropolitanas.

Actor	Departamento de Área Metropolitana (DAM)	Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)
		Propone el acercamiento con actores estratégicos del sector público, privado y de la sociedad civil, según necesidades contingentes o estructurales, fortaleciendo una gobernanza colaborativa. Finalmente, actúa como articulador multinivel, transformando acuerdos políticos en mandatos técnicos ejecutables y consolidando la retroalimentación desde la operación hacia la estrategia.
¿Cuáles son sus principales funciones?	• Apoyar al Gobierno Regional en la gestión del área metropolitana. • Coordinar al Gobierno Regional con los órganos de la administración central y local. • Coordinar los planes señalados en el artículo 104 quinquies, elaborando y emitiendo un informe técnico sobre dicha materia. • Actuar como Secretaría Ejecutiva del CM. • Articular flujo de información entre niveles de la gobernanza. • Elaborar informes dirigidos y/o minutas técnicas para la toma de decisiones, según corresponda • Desarrollar análisis urbanos y territoriales, junto con el desarrollo, actualización y seguimiento de indicadores estratégicos. • Gestionar apalancamiento de inversiones en coordinación con actores sectoriales. • Definir agendas temáticas, mantener registros y actas, y	• Aportar insumos técnicos para la elaboración de informes dirigidos sobre implementación de iniciativas y proyectos metropolitanos. • Pronunciarse sobre acuerdos metropolitanos y criterios sectoriales, velando por su consistencia normativa y programática. • Coordinar aspectos técnicos y operativos entre organismos intersectoriales y municipales, como GORE, municipios y servicios sectoriales. • Propiciar la coherencia con marcos y carteras sectoriales (programación, financiamiento, estándares). • Asegurar el nexo con instancias de participación, incorporando observaciones y recomendaciones ciudadanas en los productos técnicos. • Desarrollar y actualizar la cartera de inversiones metropolitanas, con valorización y programación (plazos, fuentes, responsables). • Apoyar en la preparación de antecedentes para gestiones de apalancamiento de inversiones y sincronización presupuestaria.

Actor	Departamento de Área Metropolitana (DAM)	Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)
	llevar tableros de seguimiento de acuerdos del trabajo con la MCM. • Canalizar relaciones estratégicas que surjan desde las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, conformados por autoridades del nivel central u otras específicas. • Coordinar la conformación y administración del Sistema de Información Metropolitano, asegurando la gestión integral de su información. • Convocar a actores estratégicos para la realización de las instancias de coordinación en los distintos niveles. • Canalizar las solicitudes de información y tomas de decisión, provenientes de una solicitud o consulta, para luego dirigir y convocar a la instancia o actor estratégico que corresponda.	• Coordinar directamente con el DAM (agenda, documentación, seguimiento) y elevar propuestas al CM. • Articular con las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas para permitir la implementación y seguimiento de agendas estratégicas acordadas en la Mesa. • Monitorear y reportar avances, riesgos y necesidades de ajuste al DAM/CMS. • Socializar, compartir y/o formular propuestas de inversiones en el AM LS-CQ. • Solicitar al DAM que establezca contacto con actores específicos del gobierno central para activar Relaciones Estratégicas.

* Para el detalle completo de los actores involucrados, consultar los Anexos del presente informe.

La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), se plantea como una instancia técnico-política dentro del modelo de gobernanza metropolitana, concebida como el principal espacio de discusión, articulación y concertación de acuerdos estratégicos orientados al desarrollo futuro del área metropolitana. Su composición mixta —equipos técnicos y autoridades sectoriales— le permite abordar integralmente los temas de interés y escala metropolitana, garantizando que las decisiones respondan al bien común metropolitano, se alineen con los diagnósticos municipales y se integren con procesos de planificación de mayor alcance.

Además, la MCM tiene la facultad de definir el acercamiento con actores estratégicos públicos, privados y de la sociedad civil, en función de necesidades contingentes o estructurales, fortaleciendo la gobernanza colaborativa y la articulación multinivel.

En síntesis, la MCM no solo coordina aspectos técnicos, sino que opera como un espacio estratégico que traduce acuerdos políticos en acciones técnicas ejecutables, asegurando coherencia entre los niveles de gobernanza y consolidando la retroalimentación desde la operación hacia la estrategia.

2.7.4.3. Nivel Operativo – Consultivo

Este nivel está conformado por los Dispositivos Complementarios Específicos Operativos–Consultivos, entre los cuales se encuentran las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas y otros espacios de Relaciones Estratégicas.

Actor	Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas	Relaciones Estratégicas
¿Qué es?	Instancias formales de gobernanza y diálogo, de carácter operativo o consultivo, que se activan de manera intermitente para coordinar proyectos, iniciativas o materias de escala metropolitana. Su propósito es articular actores públicos, privados y de la sociedad civil, vinculando el nivel técnico-operativo con la academia y el sector privado.	Instancias específicas de coordinación y diálogo entre el DAM y actores del nivel central, organismos/agencias de cooperación internacional, sector privado, sociedad civil y otros actores estratégicos relevantes para el Plan Metropolitano, orientadas a destrabar, priorizar y acelerar procesos vinculados a la implementación, financiamiento y viabilidad de iniciativas metropolitanas. Funcionan como instancias intermitentes y orientadas a objetivos concretos.
¿Quién lo puede integrar?	• Gobierno Regional de Coquimbo: - Departamento de Área Metropolitana (DAM) - Divisiones pertenecientes al Gobierno Regional, tales como la División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE), División de Desarrollo Social y Humano (DIDESO), División de Fomento e Industria (DIFOI), División de Infraestructura y Transporte (DIT) y la División de Presupuesto e Inversión Regional (DIPIR). • Mesa de Coordinación Metropolitana • Municipios del Área Metropolitana de La Serena - Coquimbo: - Concejo Municipal, Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN),	Autoridades de Nivel Central, tales como: • Delegado Presidencial, como actor estratégico. • Ministerios sectoriales (Vivienda, Transporte, Obras Públicas, Economía, Medio Ambiente, etc.). • Subsecretarías u organismos especializados. • Autoridades SEREMI en áreas pertinentes cuando se requiere articulación intermedia. • Sector privado relevante para la política o proyecto específico (gremios, empresas, cámaras sectoriales). • Otros actores estratégicos, por ejemplo:

Actor	Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas	Relaciones Estratégicas
	Asesoría Urbana, Dirección de Obras Municipales (DOM), Dirección de Tránsito y Dirección de Seguridad de las comunas de Coquimbo y La Serena, así como otras direcciones complementarias que se incorporarán según pertinencia y presencia municipal, tales como Aseo y Ornato, Gestión de Riesgo de Desastres, Gestión Ambiental y Zoonosis, Turismo y Patrimonio. • Servicios y sector público regional (SEREMI/servicios) relacionados: - Delegación Presidencial Regional de Coquimbo - SEREMI de Medio Ambiente (MMA), SEREMI de Seguridad Pública (MINSEG), SEREMI de Desarrollo Social y Familia (MDSF), SEREMI de Bienes Nacionales (BBNN), SEREMI Economía, SEREMI Agricultura, SEREMI Minería, SEREMI Energía, SECTRA Coquimbo, SERVIU Coquimbo, SENAPRED Coquimbo. U otros que correspondan y que no se encuentren en el nivel Técnico-Operativo. • Sociedad Civil: órganos de participación ciudadana ya establecidos, tales como el Consejo Regional de Organizaciones de la Sociedad Civil (COSOR) y Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil (COSOC) de los municipios del AM LS-CQ. • Academia: casas de estudio de educación superior presentes en el AM LS-CQ, tales como Universidades, Centros de Formación Técnica (CFT) e Institutos Profesionales (IP).	- Agencias públicas con competencias temáticas. - Organismos multilaterales o cooperación internacional, si corresponde. - Instituciones académicas o centros de investigación con rol técnico-estratégico.

Actor	Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas	Relaciones Estratégicas
	• Sector Privado: principales empresas presentes en el AM LS-CQ y asociaciones gremiales y sindicales. •	
¿Cómo se conforman?	La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) propone los organismos a convocar, define los objetivos y el régimen de funcionamiento de la instancia, mientras que el Departamento del Área Metropolitana (DAM) valida la propuesta elaborada por la MCM, determina la agenda y realiza la convocatoria formal a los actores pertinentes. Cada organismo participante designa un representante titular.	Se conforman de manera flexible, focalizada y por demanda. Se activan a través del DAM cuando se requiere interlocución directa con autoridades sectoriales o nacionales para abordar materias técnicas, administrativas o políticas que exceden las competencias locales o regionales.
¿Cuál es su rol?	Instancias encargadas de generar espacios de coordinación y articulación para proyectos de escala metropolitana que faciliten la integración y articulación de distintos niveles de gobierno, sector privado y sociedad civil. A través de estos espacios, promueven la convergencia de visiones territoriales y sectoriales que fortalecen la toma de decisiones estratégicas. Asimismo, operan como un mecanismo de diálogo ampliado que permite incorporar de manera sistemática las perspectivas territoriales en el diseño y la implementación de políticas, planes y proyectos, asegurando que estos respondan a las necesidades y oportunidades del territorio en su conjunto.	• Dispositivo complementario que permite asegurar la conexión multiescalar, permitiendo que los desafíos y prioridades del territorio se alineen eficazmente con las políticas sectoriales, recursos y decisiones estratégicas del nivel nacional. Facilita el destrabe de nudos críticos y promueve la coherencia entre agendas locales, regionales y ministeriales.
¿Cuáles son sus principales funciones?	• **Coordinar y articular** actores públicos, privados y de la sociedad civil en torno a proyectos metropolitanos específicos. • **Definir objetivos y régimen de funcionamiento** de cada dispositivo, en conjunto con la MCM y bajo validación del DAM.	• **Articulación multiescalar** mediante la vinculación de la agenda metropolitana con políticas, lineamientos y decisiones del nivel central. • **Facilitar el acceso a fondos sectoriales, priorización presupuestaria y apoyo**

Actor	Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas	Relaciones Estratégicas
	• **Incorporar la visión territorial** en políticas, planes y proyectos mediante mecanismos consultivos (consultas, entrevistas, asambleas). • **Convocar actores estratégicos** según pertinencia, incluyendo sector privado para cuestiones puntuales y autoridades centrales para dispositivos consultivos. • **Recoger insumos técnicos y sociales** desde la academia, sociedad civil y sector privado para fortalecer la toma de decisiones. • **Promover transparencia y legitimidad**, socializando avances y decisiones del AM LS-CQ. • **Facilitar la coordinación interinstitucional**, evitando duplicidades y asegurando trazabilidad de acuerdos. • **Activarse de manera flexible**, según la naturaleza y requerimientos de cada proyecto o iniciativa. • **Impulsar el avance de las iniciativas** a las que les hace seguimiento, en cualquiera de las etapas en las que se encuentre.	**técnico** desde ministerios y organismos nacionales (financiamiento y recursos). • **Abordar obstáculos normativos, administrativos o institucionales** que requieren intervención o decisión central. • **Coordinación intersectorial especializada**, mediante la integración de actores de distintos sectores y niveles para resolver temas complejos asociados a proyectos metropolitanos. • **Dar seguimiento y continuidad** a los de acuerdos estratégicos y compromisos adquiridos en instancias anteriores y asegurar su implementación. • **Favorecer la coherencia y alineación** entre estrategias metropolitanas, instrumentos de planificación y políticas públicas nacionales.

* Para el detalle completo de los actores involucrados, consultar los Anexos del presente informe.

En síntesis, el nivel Operativo–Consultivo corresponde al espacio dentro de la estructura organizacional donde se **coordinan y articulan, de manera práctica y técnica, los diversos actores involucrados en proyectos de escala metropolitana**.

En este nivel participan una amplia variedad de actores y se expresa a través de dispositivos que se activan y constituyen de manera flexible, activándose según las necesidades de cada proyecto o materia, permitiendo una gobernanza adaptable a los desafíos metropolitanos. Su propósito central es **conectar la dimensión estratégica del Área Metropolitana con la ejecución efectiva en territorio, integrando a organismos públicos, privados, académicos y de la sociedad civil**.

El funcionamiento de estas instancias está liderado por el DAM o la MCM, que proponen qué organismos convocar, definen objetivos preliminares y determinan el régimen de funcionamiento. El DAM cumple un rol de validación técnica y administrativa, estableciendo la agenda y realizando la convocatoria formal a los actores pertinentes. Cada institución designa un representante titular, lo que

facilita la continuidad del trabajo y la responsabilidad en la toma de acuerdos. Este nivel constituye la **plataforma técnica y colaborativa** donde confluyen diversos actores para avanzar en proyectos metropolitanos. Su aporte principal radica en la coordinación interinstitucional, la articulación de saberes y visiones, y la capacidad de traducir las orientaciones estratégicas del Área Metropolitana en acciones concretas, relevantes y coherentes con la realidad territorial.

2.7.5. Flujogramas de Información y Tomas de Decisiones

Un proceso de gobernanza efectivo requiere contar con procedimientos simples que regulen los flujos de información y de toma de decisiones. Si bien en el ámbito de los Instrumentos de Planificación Metropolitana establecidos por Ley se encuentra definido quiénes son los actores responsables de aprobar los resultados finales, persiste el desafío de precisar cómo se articularán los pasos previos que conducen a dichas instancias decisorias, garantizando coherencia y transparencia en el proceso.

Por otra parte, en el caso de la implementación de iniciativas, se busca transformar el paradigma tradicional de toma de decisiones, incorporando nuevas instancias intermedias que permitan integrar anticipadamente la visión metropolitana de manera coordinada y eficiente. Este cambio implica establecer mecanismos que favorezcan la colaboración entre distintos niveles de gestión y actores involucrados. Además de estos procesos formales, es necesario considerar flujos de las solicitudes de información que pueden provenir de diversas fuentes y, para asegurar que estas se gestionen de forma transparente, eficiente y colaborativa, se requiere definir procedimientos específicos que regulen su atención.

En este sentido, el uso de **flujogramas** al ser una representación gráfica y visual permite reconocer ordenadamente las secuencias de acciones, decisiones y responsables involucrados en un proceso. Su objetivo es facilitar la comprensión del flujo de trabajo, identificar nodos clave y estandarizar procedimientos. Para ello, se utiliza una simbología específica:

- **Óvalo (⬭):** indica el inicio del consulta o solicitu
- **Flecha (→):** indica las direcciones del flujo
- **Rectángulo (▭):** representa la acción propiamente tal
- **Rombo (◇):** representa un hito de decisión
- **Círculo (○):** indica el cierre del asunto o proceso

El esquema general de flujogramas se basa en una estructura de tres niveles: **Ingreso, Gestión y Resolución/Respuesta**. Este modelo define el recorrido básico de cualquier proceso, comenzando con la recepción de una consulta o solicitud (Ingreso), seguida por la etapa de análisis y canalización a los actores pertinentes por parte del DAM (Gestión), y culminando con la entrega de una respuesta, que

puede variar desde información básica hasta acciones estratégicas como la promulgación de instrumentos de planificación territorial.

Ilustración 31 Esquema de flujograma general

Fuente: IDOM

Los flujogramas propuestos se detallarán según la temática que aborden, incorporando ramificaciones y detalles específicos en cada nivel.

A continuación, se presenta una propuesta de los flujos considerados más relevantes y/o recurrentes en el modelo de gobernanza metropolitana, sin perjuicio de que puedan existir o surgir otros tipos no previstos actualmente. El propósito es sentar una base para los flujos de información y de tomas de decisiones, los cuales se pueden ir adaptando y mejorando progresivamente una vez se vayan calibrando dichos procesos.

2.7.5.1. Flujos de Información

La gestión de información constituye un pilar esencial para asegurar decisiones oportunas, coherentes y transparentes. Como se describe en capítulos previos, cada nivel establecido en la estructura organizacional cumple un rol específico en la generación, análisis y uso de la información, lo que exige flujos claros y procedimientos definidos.

Se han identificado **tres tipos principales de flujos de información** relacionados a las funciones y atribuciones de los distintos actores de la gobernanza metropolitana y clasificados según la fuente de solicitud. En estos, se reconoce la importancia que el **Departamento de Área Metropolitanas (DAM)** desempeña, adquiriendo un papel central, canalizando y coordinando el traspaso de información conforme a lo establecido en la Ley, además de ejercer roles estratégicos como ser la Secretaría Ejecutiva del CM y la instancia articuladora técnica-política.

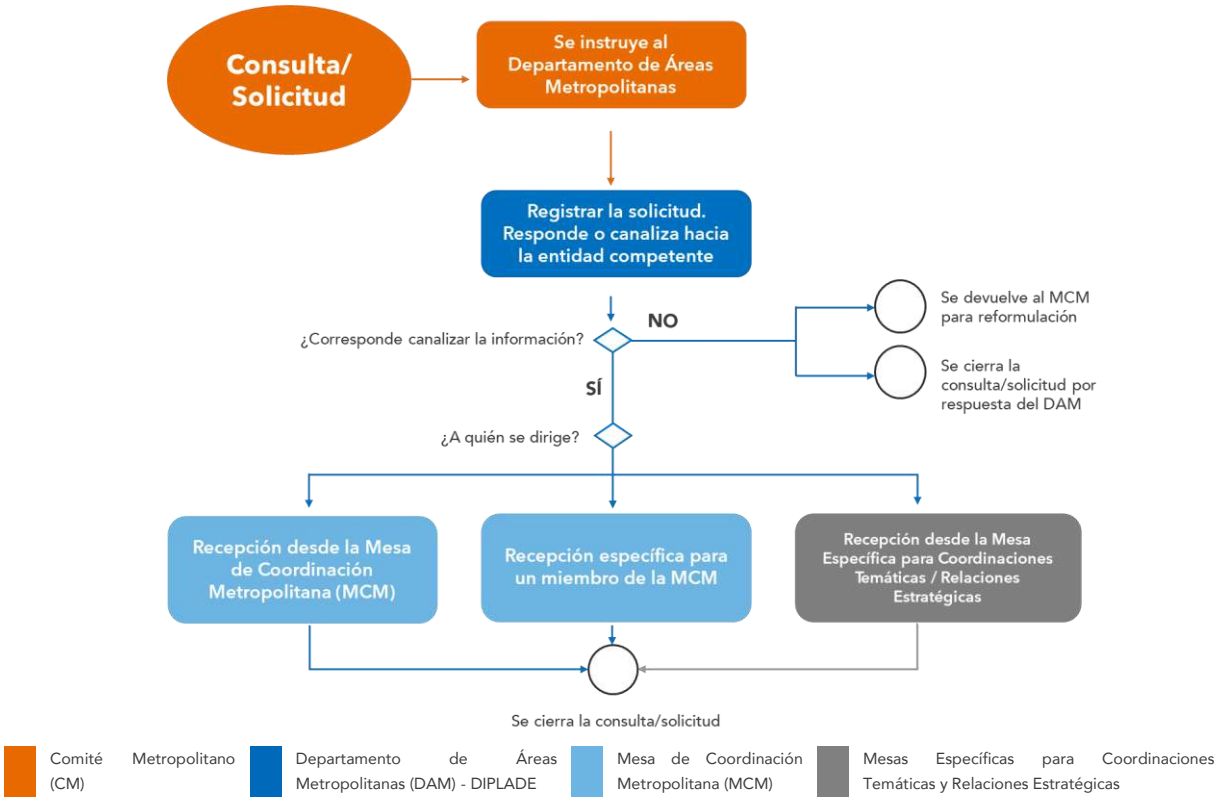
Es importante considerar que, dentro del funcionamiento del DAM, algunas solicitudes ingresadas pueden ser resueltas directamente por el propio Departamento. En estos casos, la etapa de **canalización** no implica necesariamente la **derivación o devolución** de la consulta hacia otros actores, ya que la materia puede corresponder a competencias internas del DAM.

Tipología de Flujo 1: Origen Solicitud desde el Comité Metropolitano

El primer flujo corresponde a las consultas que se originan en el Comité Metropolitano (CM). El proceso se inicia en este Comité, donde —al igual que en los flujos posteriores— se presenta la solicitud o nuevo asunto al Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM). Este departamento es responsable de registrar la solicitud y derivarla a la entidad competente, cuando corresponda.

Para dar respuesta, el DAM articula con la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), definiendo si es necesario redirigir la información a uno o a la totalidad de sus miembros u otro actor externo a dicha mesa. En los casos que se requieran insumos más detallados o acciones operativas, el DAM podrá coordinar con las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, integrando actores del sector público, privados, del sector academia y/o del sector civil, según la naturaleza del requerimiento.

Ilustración 32 Esquema Flujo 1: Origen Comité Metropolitano



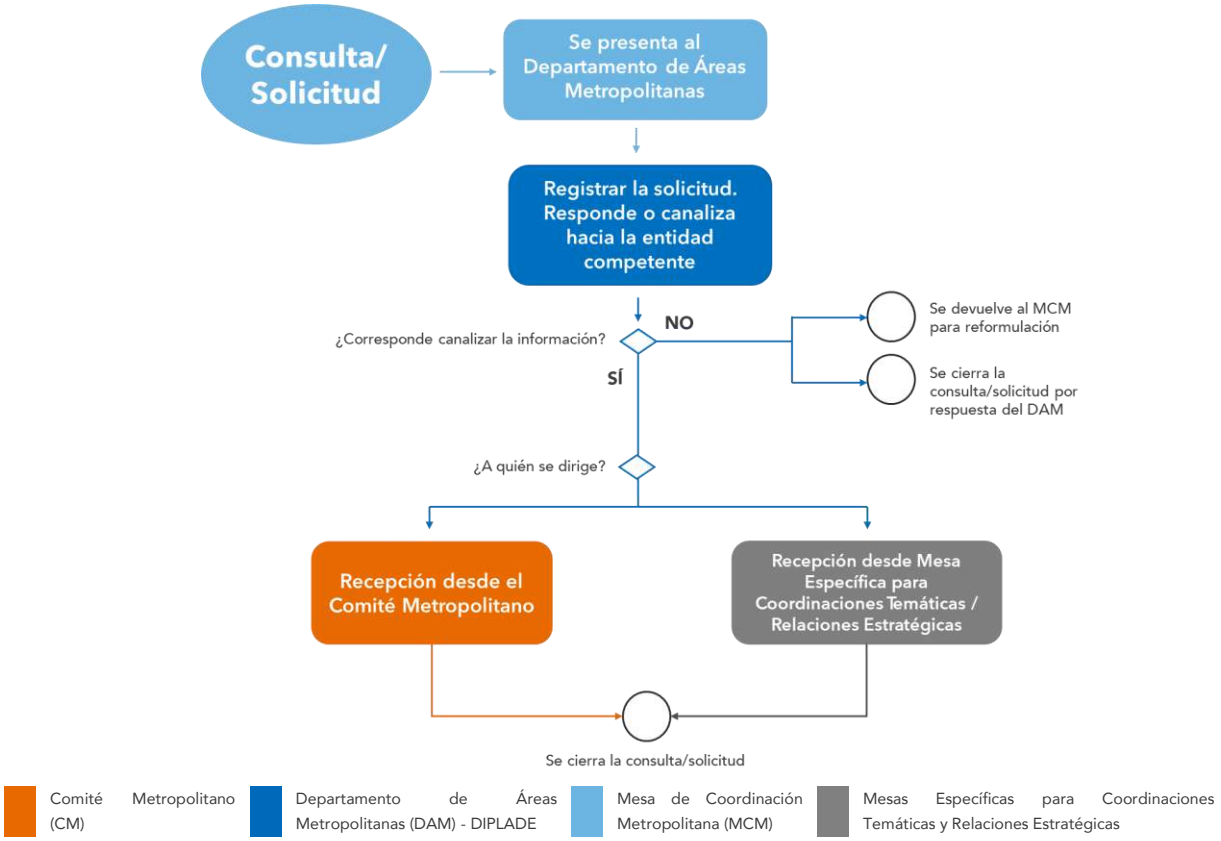
Fuente: IDOM

Tipología de Flujo 2: Origen Solicitud desde la Mesa de Coordinación Metropolitana

El segundo flujo consiste en solicitudes originadas en la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM). En este caso, el proceso se activa directamente en esta instancia donde se visualiza la posibilidad de consultar a otros actores fuera de esta. La solicitud puede realizarse al Comité Metropolitano (CM), a actores pertenecientes a otras Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas o incluir otras entidades públicas, organizaciones privadas, instituciones académicas o gremios, según la naturaleza del requerimiento.

En este caso, la solicitud será realizada de manera formal por la DAM, que asume la responsabilidad de canalizar la consulta hacia las entidades pertinentes, coordinar las interacciones necesarias y efectuar el seguimiento del proceso. El DAM se encarga asimismo de recopilar, sistematizar y consolidar la información recibida, garantizando que la respuesta final cuente con los insumos técnicos necesarios para su análisis y toma de decisiones en la MCM.

Ilustración 33 Esquema Flujo 2: Origen Solicitud Mesa de Coordinación Metropolitana



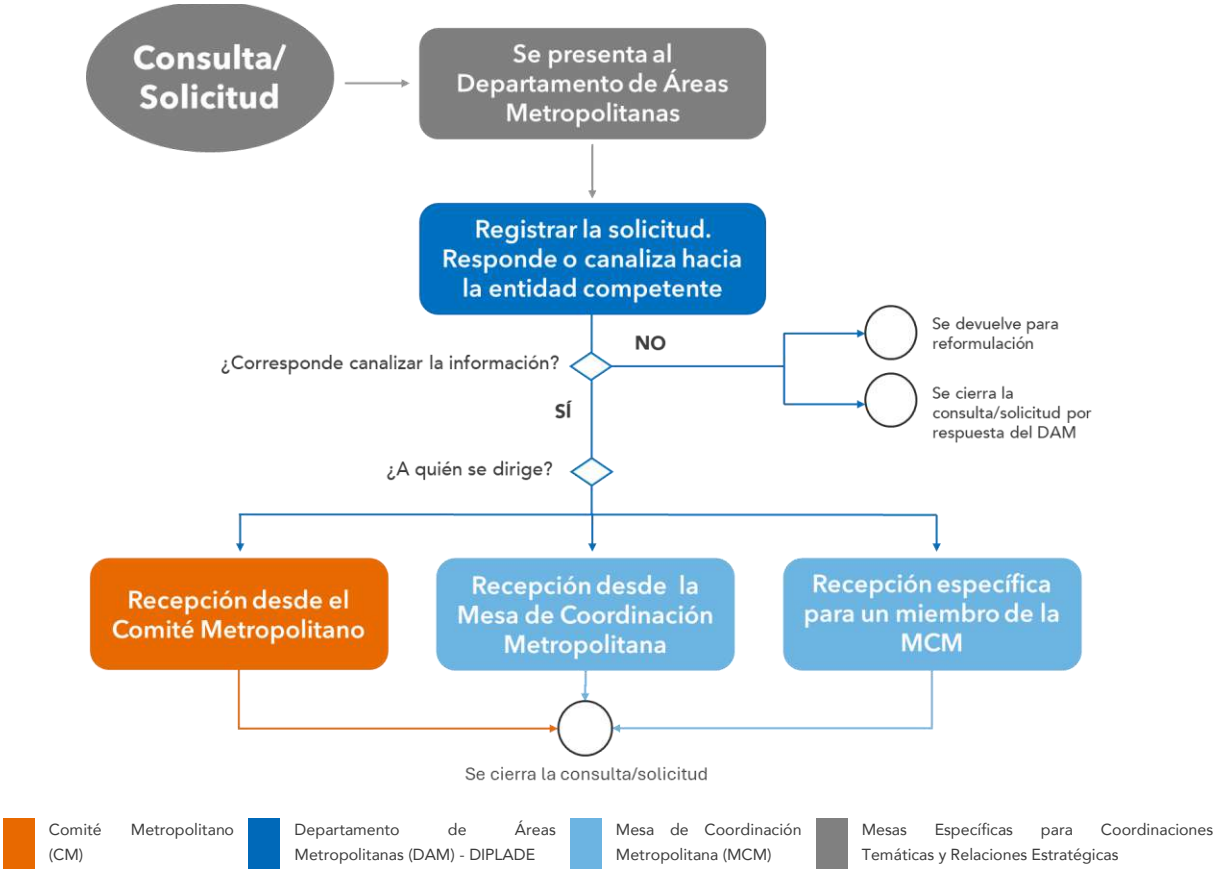
Fuente: IDOM

Tipología de Flujo 3: Origen Solicitud desde las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas

El tercer flujo se refiere a solicitudes provenientes de entidades que, siendo o no parte de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, requieran alguna información relacionada al Área Metropolitana. Este tipo de flujo responde al concepto de "**ventanilla única**", que busca centralizar a través del DAM el ingreso de solicitudes de materias metropolitanas, lo que permitirá mantener una mayor orden, trazabilidad, transparencia y eficiencia en las respuestas a este tipo de ingresos, evitando dispersión y asegurando precisión en las respuestas o devoluciones.

El proceso se activa de la misma manera tanto para las entidades que forman parte de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas como para aquellas que no los integran. En todos los casos, la solicitud se canaliza a través del Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), el cual se encarga de gestionarla y derivarla al destinatario correspondiente. Este destinatario puede ser el CM, la MCM, algún miembro específico de la MCM u otro actor dentro de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, según la naturaleza del requerimiento.

Ilustración 34 Esquema Flujo 3: Origen Solicitud de Entidades que sean o no parte de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas



Fuente: IDOM

2.7.5.2. Flujos de Toma de Decisiones

La toma de decisiones en el Modelo de Gobernanza Metropolitana se organiza en una **estructura multinivel** que integra visiones estratégicas, capacidades técnicas y requerimientos operativos. Este enfoque asegura decisiones legítimas, informadas y coherentes en territorios donde convergen diversos actores institucionales y sectores públicos.

En el nivel Político-Estratégico, la responsabilidad última recae en el Gobierno Regional (GORE) y el Comité Metropolitano (CM). En este nivel se dictan las orientaciones, prioridades, lineamientos generales de coordinación sectorial y tomas de decisiones. Su contribución principal consiste en entregar dirección política, legitimidad territorial y coherencia con las estrategias regionales vigentes.

El proceso decisional se sustenta en el trabajo del nivel Técnico-Político, integrado por la DAM, que articula lo político con lo técnico, y por la MCM, que vela por la coherencia intersectorial en la formulación y revisión de políticas, planes y proyectos.

Complementariamente, el nivel Operativo-Consultivo, conformado por las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, aportan especificidad técnica y genera insumos clave para proyectos e iniciativas concretas. Su rol es fortalecer la base técnica de las decisiones estratégicas y facilitar e impulsar, en el marco de las competencias de sus integrantes, la ejecución coordinada de las acciones metropolitanas.

Asimismo, la gobernanza metropolitana requiere un diálogo permanente con actores externos estratégicos. Por ello, el GORE, la DAM y la MCM mantienen vínculos con entidades nacionales, regionales y locales que influyen en el desarrollo metropolitano, convocándolas a por medio del DAM cuando su participación aporte valor técnico, político o territorial a la discusión.

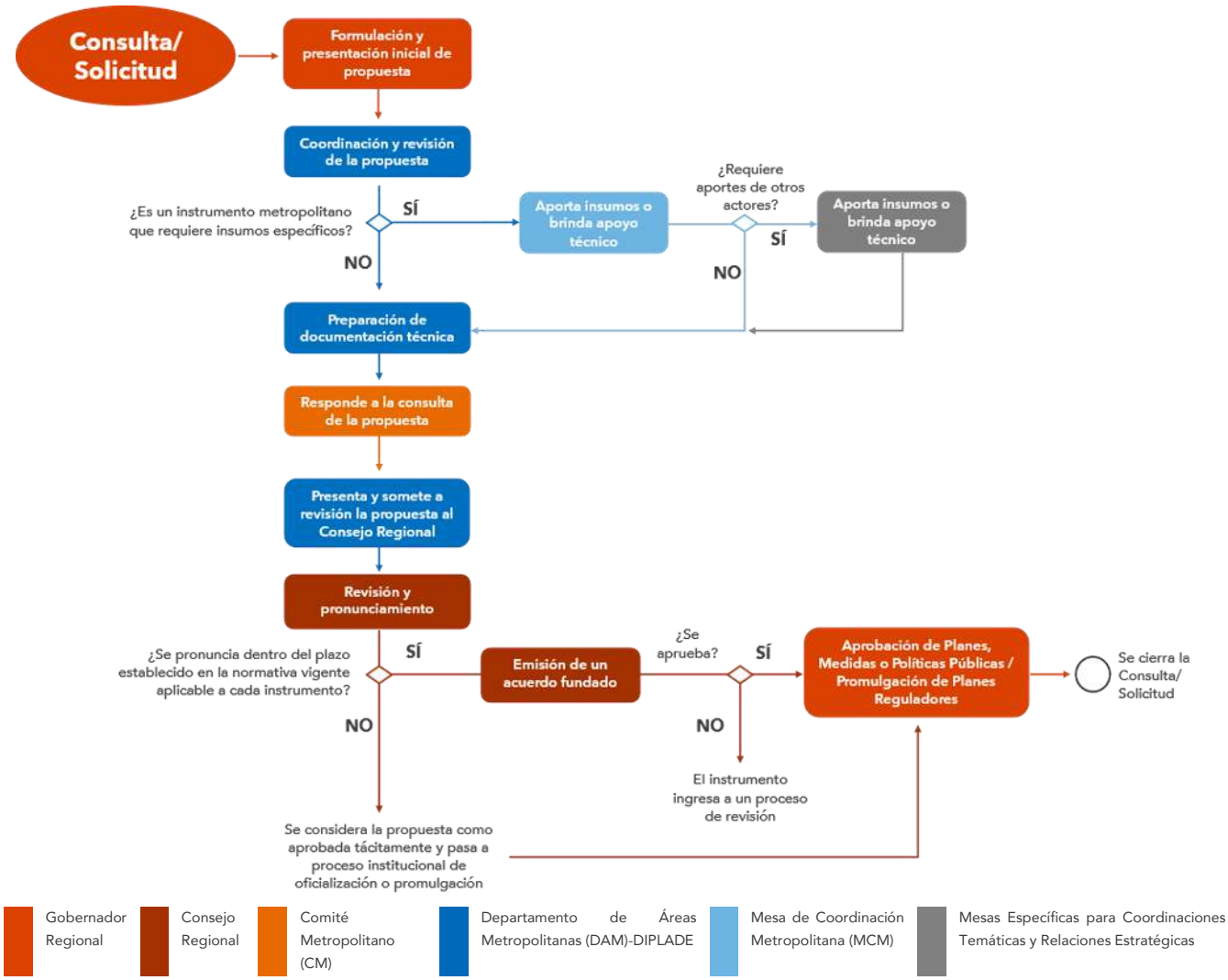
En este marco, se identifican tres principales tipologías de procesos decisionales:

- Las relacionadas a la redacción y aprobación de los Instrumentos de Planificación estipulados por Ley (ver punto 2.7.6.1)
- La formulación y aprobación de los Instrumentos definidos para la Gobernanza Metropolitana (ver punto 2.7.6.2)
- La definición, priorización y aprobación de planes de inversión o iniciativas concretas

Tipología de Toma de Decisiones 1: Instrumentos y competencias de Planificación Metropolitana definidos por Ley

En cuanto a los instrumentos de planificación, las decisiones asociadas a la redacción, evaluación y aprobación de estos **deben someterse a un procedimiento formal de aprobación en el cual convergen diversas instancias institucionales**. En particular, los instrumentos establecidos en la Ley 21.074 —cuyo alcance incluye materias territoriales, de movilidad, infraestructura y ordenamiento metropolitano— se rigen principalmente por lo dispuesto en su artículo 104 quinquies, que regula los procesos y responsabilidades asociadas.

Ilustración 35 Esquema Toma de Decisiones tipo 1: Instrumentos y competencias de Planificación Metropolitana definidos por Ley



Fuente: IDOM

En el caso de la **aprobación del Plan Regulador Intercomunal (PRI)**, la etapa final del procedimiento presenta un nivel de **complejidad superior al que se expone en el flujograma**, incorporando

actuaciones y particularidades propias del marco normativo vigente que no quedan plenamente representadas en dicho flujo. No obstante, corresponde señalar que el proceso de aprobación del PRI se rige íntegramente por lo establecido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) y las circulares DDU vigentes.

Asimismo, es importante precisar que los plazos de análisis asociados a la revisión y aprobación de los instrumentos que se someten al Consejo Regional (CORE) están determinados por la normativa vigente aplicable a cada uno de ellos. Si bien en el caso de los Planes Reguladores Intercomunales (PRI) el plazo de evaluación corresponde a 90 días, otros instrumentos contemplan plazos generales o etapas específicas con duraciones que pueden ser de 60, 30 o 15 días. En atención a esta diversidad normativa, se establece que los **plazos de análisis se regirán estrictamente por lo dispuesto en la legislación vigente correspondiente a cada instrumento**.

De esta manera, se entiende que **los esquemas de tramitación están preestablecidos según la dinámica de las instituciones competentes y deben respetarse en su integridad**. El flujograma denominado "Tipología de Toma de Decisiones 1: Instrumentos y Competencias de Planificación Metropolitana definidos por Ley" tiene como propósito **complementar dichas dinámicas**, ilustrando las decisiones asociadas a la redacción, evaluación y aprobación de los instrumentos, los cuales deben someterse a un procedimiento formal en el que convergen diversas instancias institucionales.

Procedimiento de aprobación definido por la Ley 21.074

De acuerdo con lo establecido por la normativa vigente, el Consejo Regional —órgano colegiado mandatado por Ley— es el competente para pronunciarse sobre las propuestas de instrumentos de planificación o medidas formuladas por el Gobernador Regional, para efectos de su aprobación. En caso de aprobación o rechazo, el Consejo deberá emitir un acuerdo que formalice la decisión adoptada en la sesión, detallando las razones que justifican dicha decisión. De tal modo, para las medidas e instrumentos señalados en las letras a) y b) del artículo 104 quinquies, el procedimiento considera:

1. **Formulación de la propuesta:** El Gobernador Regional presenta la propuesta del instrumento al Consejo Regional, previa consulta al Comité de Alcaldes de las comunas involucradas, asegurando una primera validación territorial.
2. **Revisión y pronunciamiento del Consejo Regional:** El Consejo Regional deberá ajustarse estrictamente a los plazos de análisis y pronunciamiento establecidos en la normativa vigente aplicable a cada instrumento. En el caso particular del Plan Regulador Intercomunal (PRI), el CORE dispone de un plazo de 90 días para emitir su pronunciamiento.
    - El pronunciamiento debe referirse íntegramente sobre la totalidad de cada uno de los instrumentos o medidas, sin fraccionamientos ni evaluaciones parciales.

- Si el Consejo Regional no se pronuncia dentro del plazo establecido, las propuestas se entenderán aprobadas tácitamente.
- En caso de rechazo o aprobación, el Consejo Regional deberá emitir un acuerdo formal que detalle las razones que fundamentan su decisión.
- En caso de que el Consejo Regional rechace la propuesta, el instrumento deberá ingresar a un proceso de iteraciones, a fin de revisar y subsanar las observaciones planteadas en el acuerdo de rechazo antes de ser sometido nuevamente a consideración del Consejo Regional.

3. **Aprobación y promulgación:** Los Planes Reguladores y sus disposiciones, deberán ser promulgados por el Gobernador Regional, en su calidad de órgano ejecutivo del Gobierno Regional. Por su parte, los demás planes, medidas y políticas quedan sujetas a los procedimientos y conductos de oficialización establecidos, posterior a la aprobación del Consejo Regional.

Según lo establecido en este mismo artículo, la Ley también asigna un rol relevante al CM, disponiendo que esta instancia debe conocer y emitir opinión, actuando como comité consultivo del Gobierno Regional en materias metropolitanas. Adicionalmente, para la aprobación del Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal —y sus respectivas modificaciones— así como del Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, el **Gobernador Regional someterá las propuestas al Consejo Regional, por medio de la DAM, previa consulta al Comité de Alcaldes**, reforzando la articulación con los gobiernos locales.

Asimismo, tanto el Gobernador Regional como las Secretarías Regionales Ministeriales deben velar por la coherencia y coordinación entre estos instrumentos, garantizando alineación normativa, territorial y estratégica. En este marco, **cada instrumento y sus modificaciones deberán incorporar un informe técnico del Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM)**, acreditando su consistencia con el conjunto de planes aplicables en el territorio metropolitano.

Fortalecimiento del proceso: propuesta de flujo de toma de decisiones

La propuesta de flujo incorpora y complementa los pasos ya definidos por la Ley, con el fin de fortalecer el análisis previo y mejorar la calidad técnica de los instrumentos de planificación. En este diseño:

La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) se integra como actor que podrá aportar antecedentes y perspectivas multisectoriales durante las etapas de análisis, diseño y formulación de propuestas, contribuyendo de manera complementaria a la articulación técnica entre servicios públicos con competencias territoriales. El DAM, por su parte, mantiene su rol fundamental como

instancia responsable de la coordinación técnica, articulación de información, validación de consistencia técnica y elaboración de insumos para la toma de decisiones.

Se contempla, además, la posibilidad de que el DAM o el CM puedan solicitar o recibir información adicional del MCM y de otros actores que participan regularmente en las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas —incluyendo servicios públicos sectoriales, entidades del sector público y/o instituciones académicas— con el fin de ampliar y fortalecer la base técnica del proceso. Además, se prevé la activación de mecanismos participativos a través del Sistema de Información Metropolitano[5], lo que permitirá incorporar aportes ciudadanos, así como insumos de expertos y organizaciones relevantes, enriqueciendo el proceso de consulta del CM.

En este marco, un ejemplo del fortalecimiento del proceso puede observarse en la elaboración del informe técnico que elabora el DAM para cada instrumento y sus modificaciones, el que —bajo este nuevo flujo propuesto—, incorporará los aportes del CM, así como de la Mesa de Coordinación Metropolitana y, cuando corresponda, de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, cuyos insumos contribuirán a robustecer y fundamentar el análisis técnico.

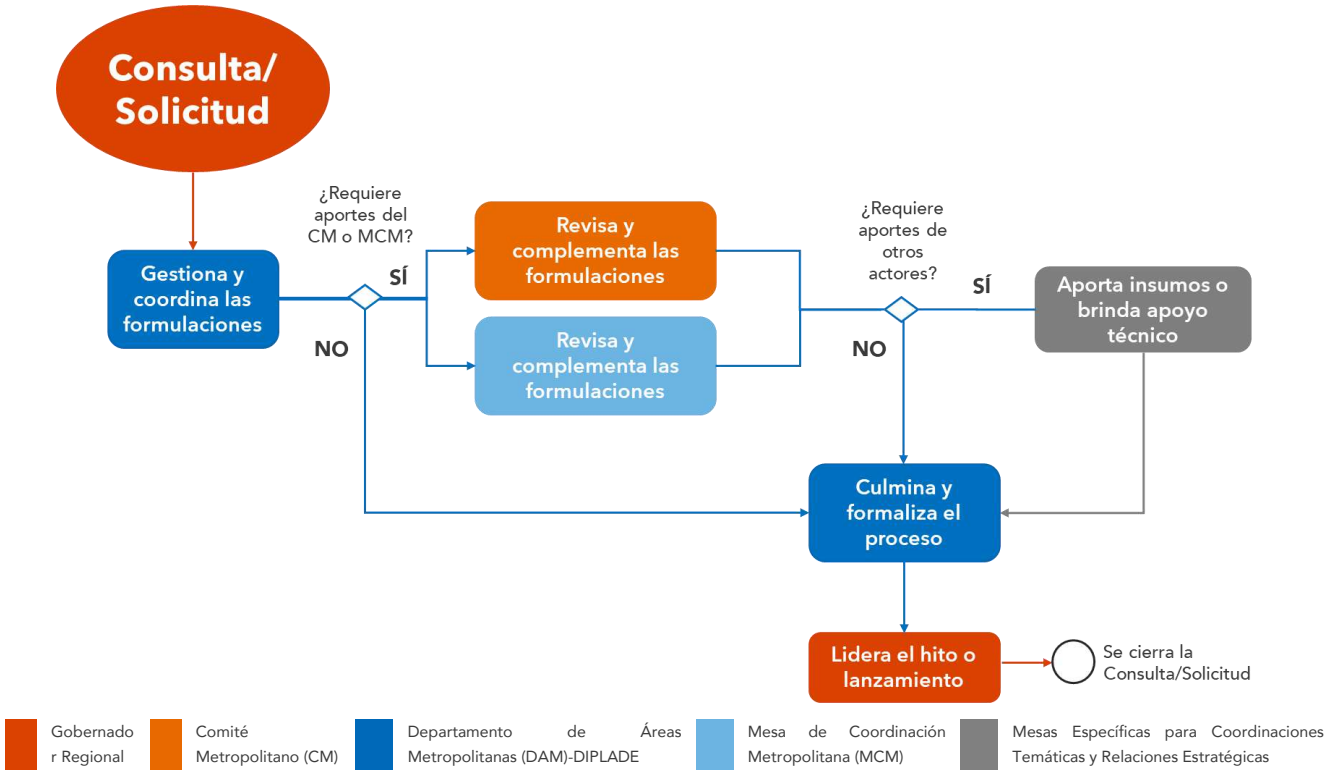
Tipología de Toma de Decisiones 2: Instrumentos de Gobernanza Metropolitana

El segundo tipo de flujo de toma de decisiones identificados se relaciona a los cuatro Instrumentos de Gobernanza definidos para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo (ver capítulo 2.7.6.2).

Dado que estos instrumentos no están establecidos por Ley, su aplicación es de carácter voluntario y carece de procesos de aprobación previamente definidos. Por ello, el paso final de aprobación deberá ser determinado en acuerdo conjunto entre el Comité Metropolitano y la Mesa de Coordinación Metropolitana, para lo cual se contempla el siguiente flujo de toma de decisiones.

[5] El mecanismo mencionado ha sido desarrollado y explicado en el punto 7.6.2.4 de Sistema de Información Metropolitano, en el presente documento.

Ilustración 36 Esquema Toma de Decisiones tipo 2: Instrumentos de Gobernanza Metropolitana



Fuente: IDOM

La toma de decisiones respecto de los Instrumentos de Gobernanza Metropolitana comienza con la presentación de una solicitud —ya sea la propuesta de un nuevo instrumento o una modificación a uno existente— que puede originarse en el nivel Político-Estratégico, a través del Gobierno Regional (GORE) o del Comité Metropolitano (CM), o bien en el nivel Técnico-Político, mediante la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM).

Independientemente de su origen, la solicitud es derivada al Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), entidad responsable de dirigir el proceso. El DAM analiza la propuesta y, de requerirlo, puede solicitar apoyo técnico a la propia MCM, la cual, a su vez, está facultada para proponer la activación de Dispositivos Complementarios Específicos del nivel Operativo-Consultivo, es decir, las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas a través del DAM, con el fin de profundizar el análisis técnico y territorial.

Con todos los insumos recopilados, el DAM elabora la propuesta final del instrumento, que posteriormente es presentada de manera formal ante el Comité Metropolitano (CM) y la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), instancias encargadas en conjunto de su validación y/o aprobación dentro del Modelo de Gobernanza Metropolitana.

De este modo, se reconoce que, al igual que en el caso de los instrumentos definidos por Ley, la MCM constituye un actor clave en su diseño, mientras que la DAM asume la responsabilidad de coordinar y canalizar todos los procesos y comunicaciones asociados.

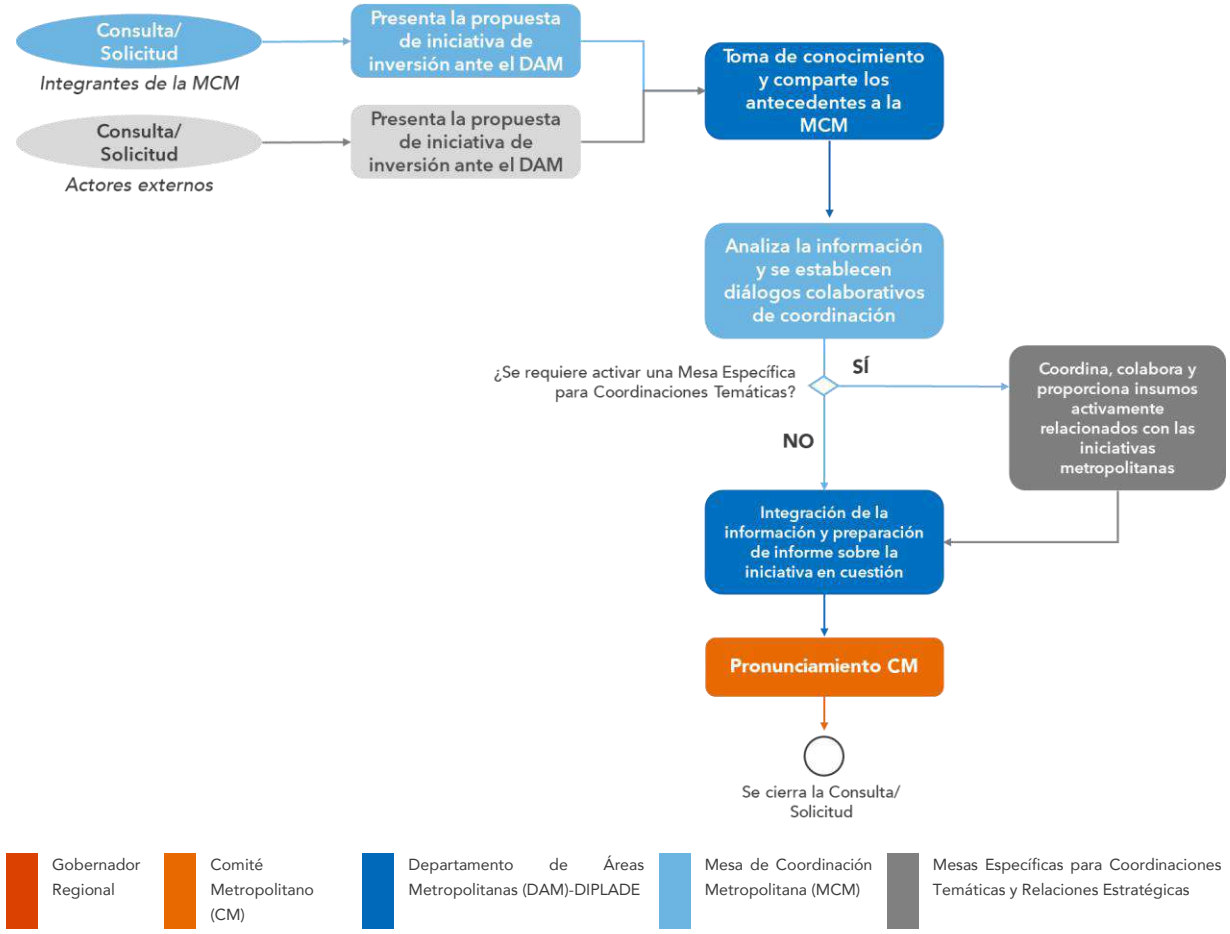
Tipología de Toma de Decisiones 3: Sobre el tratamiento de iniciativas de impacto metropolitano

El tercer tipo de flujo se refiere al tratamiento de iniciativas de impacto metropolitano, el cual tiene como propósito asegurar que las propuestas de escala metropolitana sean evaluadas de manera ordenada, técnica y colaborativa.

El proceso comienza con el surgimiento de nuevos asuntos provenientes, por ejemplo, de algún integrante de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) o de actores externos, lo que permite capturar necesidades y oportunidades diversas que inciden en el desarrollo del territorio metropolitano[6].

[6] Las iniciativas de impacto metropolitano pueden originarse tanto desde los integrantes de la MCM como desde actores externos porque, en la práctica, existe un proceso previo de revisión y validación antes de que una propuesta llegue al Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM). Por ejemplo, cuando una iniciativa surge desde un municipio, se entiende que ya ha sido analizada internamente por el alcalde y SECPLA, quien forma parte de la MCM, lo que garantiza un primer filtro técnico y político. De manera similar, si la propuesta proviene del Gobernador o de los alcaldes, estos ya participan también en el CM, por lo que se asegura un nivel de coherencia inicial con la visión metropolitana. En ambos casos, el flujo reconoce estas validaciones previas como parte natural del ciclo de generación de iniciativas, lo que justifica que se consideren dos puntos de origen diferenciados pero complementarios antes de la presentación formal ante el DAM.

Ilustración 37 Sobre el tratamiento de iniciativas de impacto metropolitano



Fuente: IDOM

Todas las iniciativas deben ser presentadas ante el Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), que actúa como puerta de entrada institucional (ventanilla única). Su función es registrar, organizar y analizar preliminarmente la pertinencia metropolitana de las propuestas, garantizando un tratamiento transparente. Posteriormente, los antecedentes son compartidos con la MCM, donde se realiza un análisis técnico y estratégico que permite evaluar la relevancia, coherencia y posibles sinergias de la propuesta con otras políticas e inversiones públicas.

Cuando la complejidad de la iniciativa lo requiere, la MCM puede solicitar al DAM activar Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, que impulsan y profundizan el trabajo técnico, articulan actores sectoriales y producen insumos especializados para fortalecer la comprensión del proyecto. Una vez completado este análisis, la propuesta regresa al DAM, que consolida la información y elabora un informe para culminar el proceso con el pronunciamiento del Comité Metropolitano (CM).

En este esquema no se consideran algunos procesos claves contemplados en la legislación, como la obtención del RS en MIDESOF o las distintas aprobaciones sectoriales necesarias, porque son

procesos paralelos a los contemplados en la gobernanza metropolitana y seguirán su curso administrativo.

Cabe destacar que, en el caso de iniciativas de inversión, existen procedimientos formales de ingreso, análisis, aprobación y priorización que se mantendrán vigentes. Estos procesos pueden complementarse con un análisis estratégico cuando se trate de iniciativas de impacto metropolitano incluidas en el Plan Metropolitano. En este sentido, el flujograma propuesto no reemplaza dichas dinámicas, sino que las complementa, aportando una visión estratégica y coordinada en el marco de la gobernanza metropolitana.

La diferencia respecto al flujo tradicional es la incorporación del DAM, la MCM y el CM, como entes claves para acompañar e impulsar en la toma de conocimiento, análisis, opinión y aprobación de estos proyectos. Esto permitirá que los proyectos cumplan con:

- Aportar a la visión y lineamientos de desarrollo metropolitano consensuados.
- Estar debidamente coordinado con los Instrumentos de Planificación y planes de inversión aprobados en el Área Metropolitana.
- Incorporar la iniciativa al Sistema de Información Metropolitano, para poder generar los análisis necesarios.
- Impulsar, promover y coordinar proyectos estratégicos y/o prioritarios para el Área Metropolitana.

Dado que no es obligatorio para las entidades externas seguir este flujo propuesto, será fundamental promover la suscripción de acuerdos voluntarios de colaboración entre las municipalidades y los sectores correspondientes, orientados a la ejecución o avance de iniciativas que contribuyan y fortalezcan la agenda metropolitana. Esto permitirá que las entidades formuladoras comprendan la importancia de un trabajo coordinado a nivel metropolitano, sin generar dependencias normativas ni condicionamientos que puedan limitar su implementación.

2.7.6. Instrumentos de Planificación y Gobernanza Metropolitana

La gobernanza de un territorio se compone por una estructura organizacional y por instrumentos. Los instrumentos son las herramientas e instancias con las que se irá implementando la Gobernanza, es decir, es la manera en que se irá ejecutando las iniciativas definidas para cumplir los Objetivos consensuados.

Los Instrumentos considerados se dividen en dos grupos:

- Instrumentos de Planificación Metropolitanos definidos por Ley.

- Instrumentos de Gobernanza Metropolitanos: son aquellos identificados y consensuados para ser incorporados dentro del Modelo de Gobernanza del Área Metropolitana LS-CQ.

2.7.6.1. Instrumentos y Competencias de Planificación Metropolitana Definidos por Ley

La Ley 21.074 en su **Artículo 104 quinquies**, define cuáles serán los Instrumentos de Planificación en los que tendrá competencias la Gobernanza Metropolitana, a través del Comité Consultivo de Alcaldes –instancia que en el marco del presente modelo se denomina Comité Metropolitano– y los procedimientos aprobatorios a nivel Gobierno Regional. Estos Instrumentos son:

- Plan maestro de transporte urbano metropolitano y sus modificaciones, propuesto por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones;
- El sentido del tránsito vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales, en coordinación con la Seremi de Transporte y telecomunicaciones;
- La recolección, transporte y disposición final de los residuos sólidos domiciliarios;
- Plan regulador metropolitano o intercomunal, según sea el caso y sus modificaciones, propuesto por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo[7]; y,
- Plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y sus modificaciones, propuesto por las SEREMIs de Vivienda y de Transporte.

A estos instrumentos se suman los establecidos en los artículos siguientes. El **Artículo 104 sexies** incorpora:

- Los Planes de Prevención o de Descontaminación que involucren un área metropolitana.

Los que deberán considerar la participación del gobierno regional mediante la solicitud de su opinión previa por parte del Ministerio del Medio Ambiente.

[7] A la fecha de elaboración del presente informe (19 de enero de 2026), el proceso de transferencia de la competencia para la elaboración de los Planes Reguladores Metropolitanos (PRM) y Planes Reguladores Intercomunales (PRI)—actualmente radicada en las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU), conforme a la Ley General de Urbanismo y Construcciones—**se encuentra en trámite para ser traspasada al Gobierno Regional de Coquimbo**. Este proceso se enmarca en la Ley N°21.074 y su reglamentación sobre transferencia de competencias a los gobiernos regionales, y ha sido respaldado por decretos supremos que materializan traspasos específicos desde MINVU a los GORE en distintas regiones. (Fuentes: LGUC/OGUC; Ley N°21.074; DS N°61/2023).

Por su parte, el **Artículo 104 septies** introduce:

- El Fondo de Inversión Metropolitana.

Un instrumento presupuestario que la Dirección de Presupuestos podrá habilitar a petición del gobierno regional y que se financiará desde el programa de Inversión Regional.

Según la misma Ley, en el futuro el Gobierno Regional podrá solicitar competencias adicionales, por lo tanto, este listado corresponde solo a los instrumentos iniciales.

Este tema en específico sobre el financiamiento constituye un desafío importante tanto para la disponibilidad como para la asignación de recursos. Si bien el Artículo 104 septies de la Ley menciona que se podrá habilitar un instrumento presupuestario, no se estipulan lineamientos legales que indiquen los mecanismos de gestión y control de los recursos una vez que son asignados.

2.7.6.2. Instrumentos de Gobernanza Metropolitana

En complemento con los Instrumentos de Planificación, que tendrán un carácter normativo, una gobernanza requiere de instrumentos de carácter estratégico, que busquen por un lado plasmar los objetivos comunes, comprometer acciones y recursos.

Sumado a esto, es fundamental contar con herramientas operativas que faciliten el trabajo conjunto, principalmente asociado a la información territorial (levantamiento, actualización e integración), carteras de inversión e instrumentos de planificación territorial. Además, se requerirá de herramientas que faciliten la difusión, la participación y la transparencia de los procesos metropolitanos.

Buscando cumplir estos lineamientos y objetivos, se han identificado los siguientes instrumentos como potenciales a implementar en el marco de la Gobernanza Metropolitana:

- Acuerdo Metropolitano (acuerdo de colaboración)
- Plan Metropolitano
- Convenio de Programación Territorial
- Convenios de Cooperación Técnica
- Convenio Mandato
- Sistema de Información Metropolitano
- Carteras Plurianuales de Inversiones Metropolitanas
- *Otros Instrumentos*

De manera complementaria, se considera una categoría extra de "**Otros Instrumentos**", con la finalidad de abrir la posibilidad de incorporar planes temáticos o instrumentos estratégicos en áreas

territoriales prioritarias que pudieran identificarse en el tiempo, complementando los instrumentos principales de gobernanza. Estos planes permitirán abordar problemáticas específicas y coordinar acciones en ámbitos relevantes para el desarrollo metropolitano. Ejemplos de ello son el Plan de Infraestructura Verde Metropolitana, orientado a la integración de soluciones basadas en naturaleza y sostenibilidad, o Planes Maestros para sectores específicos del Área Metropolitana, que faciliten la planificación y gestión integrada en zonas estratégicas.

Acuerdo Metropolitano

Se ha identificado la necesidad de desarrollar un elemento que permita cumplir los siguientes objetivos:

- Contar con un elemento que funcione como un "acto fundacional" para el Área Metropolitana
- Generar un documento que plasme los principales objetivos y lineamientos para el trabajo como Área Metropolitana, en el corto, mediano y largo plazo.
- Identificar y mencionar a las instituciones que serán parte de la Gobernanza, tanto las identificadas por la Ley (GORE y Municipios), como otras instituciones que resulten del Modelo de Gobernanza.
- Consolidar en un documento el compromiso de trabajo conjunto, que estará relacionado con el compromiso de trabajar y aportar para el cumplimiento de los objetivos que se propongan.
- Identificar iniciativas estratégicas para impulsar en el corto, mediano y largo plazo.

Para otorgar un carácter formal al Acuerdo Metropolitano, se propone impulsar la suscripción de **compromisos voluntarios entre las instituciones que conformarán la Gobernanza inicial**, priorizando la colaboración entre municipalidades y sectores pertinentes. Estos acuerdos tendrán como propósito consolidar los objetivos y lineamientos estratégicos del Área Metropolitana, así como fortalecer la coordinación interinstitucional para el desarrollo de iniciativas conjuntas. Se conciben como **instrumentos flexibles y autónomos**, orientados a la cooperación y al avance de la agenda metropolitana, evitando generar condicionamientos normativos que puedan limitar su implementación.

Se recomienda que el Acuerdo Metropolitano o Convenios de Cooperación Técnica (u otros que se decidan impulsar), sean actualizados cada cuatro años para renovar compromisos, reforzar voluntades políticas y así asegurar continuidad sobre los ciclos políticos.

Plan Metropolitano

Este plan está orientado a ser el Instrumento Estratégico de Planificación Metropolitana. Incorporará una imagen de desarrollo consensuada y una cartera priorizada de inversiones para el corto y mediano

plazo. Este instrumento será desarrollado durante la tercera etapa de esta consultoría y estará compuesto por los siguientes componentes:

- Diagnóstico Metropolitano Integrado
- Identificación de nudos críticos (desequilibrios e inequidades territoriales)
- Identificación de Oportunidades, desafíos y amenazas para el AM LS-CQ.
- Visión para el Área Metropolitana
- Lineamientos y Objetivos Estratégicos
- Iniciativas (planes, programas e inversiones), plasmados en una hoja de ruta para el desarrollo estratégico del Área Metropolitana.

Convenio de Programación Territorial

Este tipo de convenio se relaciona con el compromiso para financiar inversiones. En este sentido, se propone utilizar esta herramienta, mencionada en el Artículo 81bis de la Ley 19.175, la cual permitiría que las instituciones públicas que sean parte de la gobernanza, según corresponda, puedan formalizar acuerdos para ejecutar iniciativas de impacto metropolitano.

Se identifica que esta herramienta representa una oportunidad para implementar iniciativas de escala metropolitana, que escapan a las posibilidades financieras y técnicas de los municipios, o que, por su carácter, requieren un trabajo integral de varias entidades.

Convenio Mandato

Este posible instrumento de gobernanza, se consolida como una herramienta legal para delegar la capacidad de actuación y/o ejecución de una acción. Es decir, si un organismo público (mandante) decide encargar a otro (mandatario) un proyecto o acción, se celebra un acuerdo en el que se define los alcances en cuanto a gestión y responsabilidades sobre dicho proyecto o acción.

Este tipo de convenios, en el marco de la gestión y administración metropolitana, puede ser un aporte para cumplir objetivos y prioridades de forma coordinada y eficiente. Además, permite a los organismos públicos colaborar entre sí y unir esfuerzos, recursos y capacidades dirigidos a un objetivo en común.

Convenios de Cooperación Técnica

Estos convenios son acuerdos formales orientados a compartir conocimientos, capacidades y experiencias, sin contraprestaciones económicas, en el desarrollo de proyectos o acciones para obtener beneficios mutuos.

En el ámbito metropolitano, estos acuerdos buscarían instalar esquemas de cooperación técnica entre organismos públicos para unir esfuerzos, aprovechar las fortalezas de las partes y conseguir resultados colaborativos. De esta forma, se apunta a aumentar la eficiencia de los organismos involucrados al evitar la duplicidad de funciones.

Sistema de Información Metropolitano

La gestión de información es uno de los desafíos relevantes a nivel de planificación y gestión de territorios, el cual requiere de acuerdos de colaboración y recursos para poder implementar plataformas y mantenerlas actualizadas. Bajo este contexto, el cuarto instrumento propuesto corresponde a una herramienta basada en una plataforma web con información territorial integrada, que estará orientada a dos objetivos principales:

- Gestionar, sistematizar, actualizar y compartir información territorial de escala metropolitana.
- Monitorear y realizar seguimiento a los avances de las iniciativas identificadas en al Plan Metropolitano.
- Informar a la ciudadanía en general sobre los proyectos, iniciativas, planes, instancias de trabajo y reuniones que se realicen, en el marco de la Gobernanza Metropolitana. Incorporando además herramientas para recabar información y la opinión ciudadana.

Esta plataforma, estará gestionada por el Departamento de Área Metropolitana, trabajando en colaboración con los equipos de Planificación de La Serena y Coquimbo, además de los equipos técnicos de otros servicios y SEREMIs relacionadas a la gobernanza metropolitana. Es relevante que incluya información reciente, sometida a constante actualización, evitando duplicidades de información entre los municipios y otras entidades.

Como estructura base, esta plataforma estaría conformada por un **Geo Portal Interno** para el trabajo de actores intersectoriales, y un **Geo Portal Abierto** de consulta para la ciudadanía. En este último, se habilitará una sección denominada "**Transparencia Metropolitana**", como espacio orientado a garantizar la transparencia de la gobernanza metropolitana. Esta sección publicará las actas de las sesiones, el registro de participantes y otras actividades realizadas que conforman el modelo, asegurando trazabilidad y acceso a la información para fortalecer la confianza y la legitimidad del proceso.

Geo Portal Interno

Portal o plataforma colaborativa para compartir información territorial y georreferenciada entre actores intersectoriales y equipos municipales involucrados en la gobernanza y planificación del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Este será de acceso restringido para subir y descargar datos,

de manera de poder generar una planificación integral del territorio y evitar duplicidades de esfuerzos y de solicitud de información. Esta información podría clasificarse en las siguientes temáticas:

- **Instrumentos de Planificación Territorial.** Documentos relacionados a los diferentes instrumentos de planificación, como Planes Reguladores Comunales e Intercomunales, Planes de Ordenamiento del Territorio, Planes de Desarrollo Comunal, entre otros.
- **Infraestructura y Movilidad.** Documentos relacionados a cualquier tipo de infraestructura de movilidad y conectividad urbana.
- **Cartografía Base.** Archivos de interés que estén debidamente georreferenciados, que se puedan observar en el territorio, tales como archivos en formato *shape, kmz, CAD, imágenes satelitales,* o cualquier otro que permita ver a través de diferentes softwares la información territorial.
- **Estudios Demográficos.** Estudios que sean exclusivamente sobre temas demográficos, así como datos censales y estadísticos que sean de interés.
- **Carteras sectoriales**, con la identificación de inversiones que afectan e impactan en el área metropolitana.
- **Otros estudios o información temática**, relacionada al Medio Ambiente, Hidrología, Amenazas y Riesgos de Desastres, entre otros que se crean necesarios atingentes al territorio.
- **Estudios y Análisis relevantes.** Documentos provenientes de investigaciones académicas, de Organizaciones No Gubernamentales, consultorías u otros, que aborden temáticas socio territoriales que puedan ser relevantes para el desarrollo del área metropolitana.

Geo Portal Abierto

Plataforma para la visualización y descarga de información territorial y georreferenciada, con acceso abierto y sin posibilidad de edición ni carga de datos. Esto permitiría que usuarios (sociedad civil, academia, privados, consultoras, etc.) que no dispongan de los softwares necesarios o no cuenten con conocimientos de Sistemas de Información Geográfica (SIG), puedan consultar la información. Para ello, será fundamental contar con una sistematización previa de la cartografía disponible.

Este portal incluirá canales de información y consulta, donde se publicarán informes, estudios, documentos y proyectos vinculados al área metropolitana. Asimismo, se difundirán convocatorias para participar en instancias de las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, incorporando un canal para consultas y solicitudes de información.

Finalmente, se integrará un sistema de monitoreo basado en indicadores que permitan dar seguimiento al cumplimiento del Plan Metropolitano, alineado con indicadores estandarizados existentes a nivel nacional.

Carteras Plurianuales de Inversiones Metropolitanas

Este tipo de planificación de inversiones para el mediano y largo plazo se posiciona como un instrumento potencial a utilizar en la gobernanza metropolitana. Sería una hoja de ruta de inversiones para ejecutar en un horizonte temporal determinado, además de establecer los mecanismos para asignar y gestionar dichos recursos para asegurar la inversión de proyectos que respondan a las necesidades territoriales previamente analizadas.

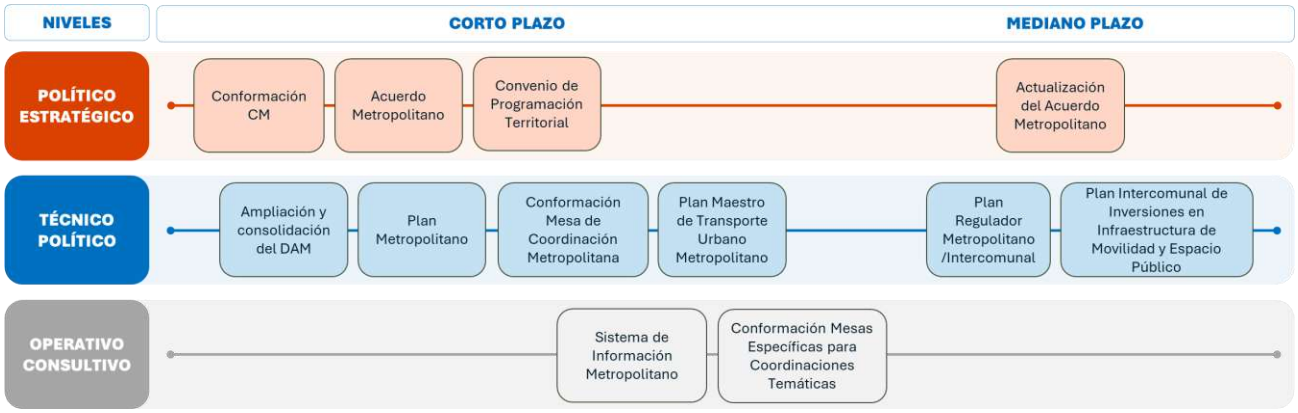
Este tipo herramientas son capaces de adaptarse a planificaciones de desarrollo ya definidas en otras escalas, por lo que permite evitar la improvisación presupuestaria y garantizar que la inversión pública tenga continuidad para contribuir efectivamente al desarrollo desde una perspectiva integral.

2.7.7. Hitos de Arranque Gobernanza Metropolitana

Los Hitos de Arranque constituyen las acciones clave que marcan el inicio de la implementación del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ. Su objetivo es generar legitimidad política y técnica en la conformación de acuerdos y procesos aprobados por actores clave; así como establecer estructuras estratégicas y operativas, asegurando condiciones básicas para la coordinación y sostenibilidad de la gobernanza metropolitana.

De acuerdo con los Instrumentos y competencias estipulados por Ley, así como los Instrumentos de Gobernanza Metropolitana mencionado en el capítulo anterior, se propone en el siguiente esquema la posible ubicación de cuándo se pueden generar estos hitos de arranque para la gobernanza metropolitana, organizados en el corto y mediano plazo, según los tres niveles en cuestión: político-estratégico, técnico-político y operativo-consultivo.

Ilustración 38 Hitos de Arranque Gobernanza Metropolitana



Fuente: IDOM

2.7.7.1. Nivel Político - Estratégico

El nivel político-estratégico, a corto plazo, requiere de tres acciones para impulsar la gobernanza metropolitana. En primer lugar, se proyecta la conformación del **Comité Metropolitano (CM)**, integrado por los(as) Alcaldes(as) de las comunas de La Serena y Coquimbo, y presidido por el Gobierno Regional de Coquimbo, lo que permitiría articular la coordinación política del área metropolitana.

En un segundo momento, es importante impulsar la suscripción de compromisos voluntarios entre las instituciones que conformarán la Gobernanza inicial del AM LS-CQ mediante un **Acuerdo Metropolitano**, que plasme en un documento los principales objetivos y lineamientos para el trabajo del área metropolitana en el corto, mediano y largo plazo. Se propone la actualización de este Acuerdo cada cuatro años para renovar compromisos y reforzar voluntades políticas por sobre los ciclos políticos.

Finalmente, la celebración de un **Convenio de Programación Territorial** constituye una herramienta fundamental que podría formalizar compromisos de financiamiento de iniciativas de escala metropolitana, las cuales podrían estar contenidas en el Plan Metropolitano. Este tipo de instrumentos brindaría continuidad institucional a la gobernanza metropolitana, al ser compromisos no supeditados a periodos gubernamentales.

2.7.7.2. Nivel Técnico - Político

En el corto plazo, se identifican cuatro acciones en el nivel técnico-político. En primer lugar, se considera la ampliación y consolidación del equipo del Departamento de Área Metropolitana y Desarrollo Urbano (DAM), que ya se encuentra operativo, con el propósito de fortalecer su capacidad técnica y brindar soporte al modelo de gobernanza metropolitana.

En segundo lugar, la elaboración del Plan Metropolitano (producto de la tercera etapa de la presente consultoría), está orientado a ser el instrumento estratégico de planificación metropolitana, consolidando una visión consensuada y una cartera priorizada de inversiones a ejecutar en el AM LS-CQ. En tercer lugar, se encuentra la conformación de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), directamente vinculada con el desarrollo y avance del Plan Metropolitano, además de articular decisiones técnicas y estratégicas a nivel intersectorial. En cuarto lugar, se prioriza en el corto plazo la elaboración del Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano, estipulada en la Ley 21.074 (en su Artículo 104 quinquies).

En el mediano plazo, según estipula la misma Ley 21.074 (en su Artículo 104 quinquies), el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo además deberá contar con otros dos Instrumentos de

Planificación Metropolitana, tales como: el Plan Regulador Metropolitano/Intercomunal y, el Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.

2.7.7.3. Nivel Operativo - Consultivo

En el nivel operativo-consultivo se identifican dos acciones necesarias para consolidar progresivamente la gobernanza metropolitana. En primer lugar, se encuentra la elaboración de un Sistema de Información Metropolitano que tendrá como principal objetivo centralizar, gestionar, actualizar y compartir información territorial de escala metropolitana entre instituciones públicas involucradas, y hacia la ciudadanía respecto a los avances de proyectos e iniciativas del Plan Metropolitano.

Por su parte, las Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas, asociadas a una iniciativa metropolitana en especial, se podrán ir conformando en el corto y mediano plazo a medida que la MCM lo estime necesario. Estas mesas permitirán la articulación entre representantes del MCM, actores del sector público, academia, sociedad civil y privados. Un ejemplo de mesa específica podría considerarse la elaboración del Plan de Infraestructura Verde para el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo, ya que implica gestiones de coordinación intersectorial entre el Gobierno Regional, equipos municipales e intersectoriales, sociedad civil, entre otros actores.

2.7.8. Ejercicio de la Teoría del Cambio

La teoría del cambio busca establecer una ruta lógica que vincule el diagnóstico de la situación actual o tendencias históricas, y las actividades de cambio para conseguir resultados parciales e impactos deseados de largo plazo.

En la actualidad, los principales desafíos identificados en la gestión metropolitana giran en torno a la falta de espacios formales de coordinación, lo que dificulta la articulación de esfuerzos y limita la capacidad para abordar agendas estratégicas a escala metropolitana. Además, se observa la necesidad de integrar permanentemente las dimensiones técnicas y políticas, promoviendo una visión compartida y orientada por un enfoque metropolitano para la planificación en el área metropolitana de LS-CQ. Por otra parte, la desigualdad financiera entre las distintas comunas genera asimetrías en las inversiones y condiciona la viabilidad de iniciativas conjuntas. Para abordar esto, es fundamental optimizar la distribución de inversiones, estableciendo criterios claros que permitan priorizar iniciativas y fomenten una mayor equidad territorial, evitando así la dispersión de recursos.

En respuesta a este diagnóstico, las actividades de cambio implementadas en el marco del presente estudio han permitido obtener resultados inmediatos que permiten avanzar hacia la definición de los elementos que componen el Modelo de Gobernanza, tales como: criterios rectores y objetivos;

definición de la fórmula corporativa; esquema del modelo (organigrama) con sus integrantes y funciones; flujogramas de información y tomas de decisiones, entre otros.

Las definiciones de dichos elementos permitirán visualizar en el mediano plazo, la implementación de una gobernanza orientada por criterios rectores básicos (entendidos como principios de gobernanza) que ayudarán a implementar efectivamente articulaciones intersectoriales. En este sentido, el impacto de largo plazo que se busca es que el **Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ establezca un método de gestión metropolitana más eficiente y cohesionado, permitiendo acelerar la planificación integrada y la implementación de iniciativas orientadas bajo una visión compartida, para fortalecer la identidad metropolitana e impulsar una distribución equitativa de oportunidades y beneficios en las comunas de La Serena y Coquimbo.**

Ilustración 39 Ejercicio de la Teoría del Cambio para el Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ

APLICACIÓN TEORÍA DEL CAMBIO EN LA GOBERNANZA METROPOLITANA DEL AM LS-CQ

SITUACIÓN ACTUAL

Desafíos

- *Ante la ausencia de espacios formales de coordinación, con funciones claras y procedimientos para articular esfuerzos, se dificulta mantener sinergias y esfuerzos colaborativos, limitando la gestión metropolitana que aborde agendas estratégicas propias de esta escala.*
- *Se detecta la necesidad de articular permanentemente lo técnico y lo político, incorporando una visión integrada y compartida mediante un sello metropolitano que oriente la planificación en el AM LSC.*
- *La desigualdad financiera entre comunas genera asimetrías en las inversiones, condicionando la viabilidad de iniciativas metropolitanas.*
- *Se requiere optimizar la distribución de inversiones que apunte hacia una mayor equidad territorial, estableciendo criterios claros para priorizar iniciativas y evitar la dispersión de recursos.*

Oportunidades

- *Existen antecedentes y experiencias previas de coordinación intersectorial e intercomunal que facilitan la conformación de una gobernanza metropolitana sólida y colaborativa.*
- *Formalizar la coordinación y cooperación entre actores mediante un acuerdo permitirá reducir la dependencia de voluntades individuales y asegurar una gestión estable, continua y eficiente, además de construir una visión integrada, que alinee objetivos estratégicos para el desarrollo metropolitano.*
- *Explorar mecanismos de financiamiento autónomo permitirá asegurar y distribuir recursos de manera equitativa, reduciendo asimetrías financieras, y buscando innovar en la gestión y establecer alianzas estratégicas.*
- *Gestionar iniciativas desde una perspectiva metropolitana, con articulación multinivel e intersectorial, contribuirá a la agilización de procesos de planificación e inversiones que promuevan la equidad territorial y maximicen impactos positivos en el ámbito metropolitano.*

PROCESO DE CAMBIO

- Revisión de antecedentes y acuerdos iniciales sobre metodologías por implementar
- Reflexiones a partir de referencias regionales sobre gobernanza metropolitana
- Implementación de entrevistas con autoridades y representantes de organismos claves
- Desarrollo Taller 1 presencial: Hacia la definición de criterios, objetivos y fórmula corporativa
- Desarrollo Taller 2 virtual: Hacia la definición del esquema general del Modelo de Gobernanza
- Desarrollo Taller 3 presencial: Presentación y validación de propuesta del Modelo de Gobernanza

RESULTADOS CORTO PLAZO

Criterios Rectores y Objetivos Definidos
Orientaciones y objetivos de gobernanza en respuesta a desafíos y oportunidades identificadas por actores clave

Definición Mapa de Actores + Interés / Influencia
Contar con un mapa de actores clave involucrados en el AM LSC y su grado de interés e influencia hacia los procesos de gobernanza metropolitana.

Definición de Fórmula Corporativa:
Definición del grado de institucionalidad y tipos de acuerdos que se deben impulsar para consolidar una estructura organizacional funcional

Estructura Organizacional de Actores:
Diseño de esquema general de gobernanza y estructura que determine cuáles serán las relaciones de interacción, así como los roles y funciones de actores

Flujograma y toma de decisiones: Proponer un flujograma de información y toma de decisiones interno, y bajo qué esquemas de coordinación deben darse.

Reglamento de funcionamiento interno del Comité Metropolitano:
Formas de coordinación interna para formular propuestas, pronunciamiento sobre instrumentos e iniciativas, asesorías y canalización de prioridades metropolitanas

Identificación de hitos de arranque de gobernanza
Determinación de los pasos iniciales para comenzar pilotajes de gobernanza en el AM LSC

RESULTADOS MEDIANO PLAZO

Gobernanza sólida e incremental
Conformar instancias formales de coordinación metropolitana mediante fórmulas estratégicas que permitan la continuidad de los equipos y la implementación de agendas, fortaleciendo la legitimidad institucional y generando confianza pública.

Transparencia y participación representativa
Establecer procesos y mecanismos inclusivos y trazables que permitan transparencia y representatividad socio-territorial en la toma de decisiones metropolitanas, incorporando actores públicos, privados, académicos y ciudadanía para fortalecer la gestión y la gobernanza.

Identidad y desarrollo territorial equitativo
Impulsar inversiones e iniciativas con equidad territorial que fortalezcan la identidad metropolitana y mejoren la calidad de vida de la población mediante cooperación intercomunal e intersectorial, con un desarrollo estratégico y operativo.

Visión metropolitana común e integrada
Consolidar una visión de desarrollo compartida que articule el interés metropolitano por sobre intereses particulares, orientada al desarrollo equilibrado, la integración funcional y la coordinación entre competencias e incumbencias.

Sostenibilidad Financiera y Técnica
Gestionar recursos financieros sostenibles y autonomía en su gestión, junto con capacidades técnicas permanentes que permitan enfrentar tanto la contingencia como los desafíos estructurales y estratégicos de escala metropolitana.

IMPACTO / RESULTADO DE LARGO PLAZO

El Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ establecerá un método de gestión metropolitana más eficiente y cohesionado, permitiendo acelerar la planificación integrada y la implementación de iniciativas orientadas bajo una visión compartida, para fortalecer la identidad metropolitana e impulsar una distribución equitativa de oportunidades y beneficios en las comunas de La Serena y Coquimbo.

MONITOREO Y SEGUIMIENTO

- **Avances en la implementación del plan metropolitano y gestión de inversiones metropolitanas**
- **Grado de participación de actores públicos, privados, academia y sociedad civil**
- **Gestión y consolidación de un sistema de información metropolitano**
- **Dinámica interna de funcionamiento entre las instancias de coordinación metropolitana**

Fuente: IDOM

2.8. Propuesta de Reglamento de Funcionamiento del Comité Metropolitano (CM) del AM LS-CQ

El Comité Consultivo de Alcaldes, instancia que para efectos del presente Modelo de Gobernanza se denominará Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, constituye un elemento fundamental de la gobernanza metropolitana y, junto con el Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), forma parte de la estructura institucional del Gobierno Regional prevista en la Ley N° 19.175 y su modificación por la Ley N° 21.074. De acuerdo con dicha estructura orgánica, el DAM es una unidad dependiente de la División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE), por lo cual la jefatura del DAM se encuentra supeditada administrativamente a la dirección de la DIPLADE. En este sentido, la presente propuesta de reglamento reconoce explícitamente esta dependencia y considera que la jefatura de la DIPLADE posee un rol clave en la coordinación general en las decisiones y actividades del DAM.

Adicionalmente, la Ley N°21.074 establece que el Gobierno Regional debe emitir un reglamento para regular la convocatoria y el funcionamiento del Comité Consultivo de Alcaldes, denominado en el AM LS-CQ como Comité Metropolitano. En atención a ello, este capítulo contextualiza el marco normativo aplicable y examina experiencias comparadas (por ejemplo, los reglamentos de los Comités Consultivos de Alcaldes de Iquique-Alto Hospicio y del Gran Concepción), incorpora los acuerdos técnicos alcanzados en esta consultoría, y concluye con un borrador de reglamento adaptado para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

2.8.1. Marco Normativo

La única mención relacionada a este Comité está en la Ley 19.175. Artículo 104 bis, el que indica lo siguiente:

"Para la administración de las áreas metropolitanas, el respectivo gobierno regional consultará las decisiones a un comité compuesto por los alcaldes de las comunas integrantes de dicha área metropolitana. Este comité consultivo será presidido por el gobernador regional y deberá ser convocado por éste al menos una vez cada semestre, a fin de conocer la situación de la administración del área metropolitana, y para que los respectivos alcaldes formulen propuestas sobre su administración. Los acuerdos y proposiciones que formule este comité serán aprobados por la mayoría de los votos de los acaldes o sus representantes.

La asistencia a este comité consultivo será obligatoria para los alcaldes que conforman el área metropolitana. En caso de que no pudieran asistir, deberán designar a un funcionario del respectivo municipio para que asista al lugar. La asistencia al comité consultivo no dará derecho a dieta.

Un reglamento emitido por el gobierno regional regulara la forma de convocatoria y el funcionamiento de dicho comité, entre otras materias. "

Por otra parte, en el artículo 104 ter de la Ley 21.074, se indica que los Departamentos de Áreas Metropolitanas *"Actuarán como secretaría ejecutiva del comité consultivo de alcaldes."*

Resumiendo lo estipulado en la Ley, los temas relevantes indicados que se deben considerar al momento de redactar el Reglamento son:

- El comité será presidido por el Gobernador Regional
- Se realizarán como mínimo 2 sesiones al año (una por cada semestre).
- El objetivo de este comité será "conocer la situación de la administración del área metropolitana, y para que los respectivos alcaldes formulen propuestas sobre su administración."
- Se estipula que la asistencia al Comité es obligatoria. Alcaldes deben designar un reemplazante en caso de no poder asistir a las sesiones.
- Los acuerdos y proposiciones serán aprobados por mayoría de los votos
- El reglamento debe regular forma de convocatoria y funcionamiento
- Que el Departamento de Áreas Metropolitanas actuará como Secretaría Ejecutiva

El cuarto punto de lo estipulado en la Ley abre la posibilidad de considerar medidas adicionales, es decir a temáticas más allá de lo indicado en la propia Ley. En el análisis de los casos referentes se detallarán como ambos incluyeron algunos temas adicionales, relacionados a sus propias definiciones de gobernanza.

2.8.2. Revisión de Casos

El principal antecedente para la redacción de este Reglamento, son los 2 únicos Reglamentos aprobados actualmente en Chile[8]: el del Área Metropolitana del Gran Concepción y del Área Metropolitana de Iquique Alto Hospicio.

A continuación, se incluye una tabla resumen del contenido de ambos Reglamentos, comparando la estructura y articulado.

[8] A la fecha del 20 de mayo de 2026.

Tabla 20 Resumen comparativo de Reglamentos Comités de Alcaldes Áreas Metropolitanas de Iquique-Alto Hospicio y Gran Concepción

IQUIQUE – ALTO HOSPICIO		GRAN CONCEPCIÓN	
Artículo	Contenido	Artículo	Contenido
VISTOS	Datos generales sobre las Leyes y Reglamentos relacionados	VISTOS	
CONSIDERANDO	Específica Los Artículos de la Ley 19.175 relacionados Identifica los Oficios de los municipios y GORE relacionados a aprobar el Reglamento	CONSIDERANDO	Específica Los Artículos de la Ley 19.175 relacionados Específica Decreto relacionado a estándares constitución de las áreas metropolitanas Específica Decreto para constitución AM del Gran Concepción Específica Certificados y memorándum de aprobación reglamento por el CORE
RESUELVO	Indica aprobación del Reglamento	RESUELVO	Indica aprobación del Reglamento
TITULO I	**Disposiciones Generales del Comité Consultivo**	**TITULO I**	**Disposiciones Generales del Comité Consultivo**
Artículo 1°	Generalidades	Artículo 1°	Disposición General
Artículo 2°	Marco Normativo	Artículo 2°	Marco Legal
Artículo 3°	Alcances y Aplicación	Artículo 3°	Aplicación
Artículo 4°	Objetivos generales del Comité	Artículo 4°	Objeto
TITULO II	**DEL COMITÉ CONSULTIVO**	**TITULO II**	**DEL COMITÉ CONSULTIVO DE ALCALDES DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN CONCEPCIÓN**
Artículo 5°	Funciones del Comité 1) Analizar y dar su opinión sobre los instrumentos mencionados artículo 104 de la Ley 19.175	Artículo 5°	Funciones del Comité a) Analizar y dar su opinión sobre los instrumentos mencionados artículo 104 de la Ley 19.175

IQUIQUE – ALTO HOSPICIO		GRAN CONCEPCIÓN	
Artículo	Contenido	Artículo	Contenido
	2) Participar, analizar y dar su opinión respecto a la formulación, aprobación, actualización, modificación, seguimiento e implementación de los instrumentos que componen el Sistema de Instrumentos Metropolitanos establecidos en el Modelo de Gobernanza, tales como: a) Acuerdo Metropolitano; b) Plan Estratégico Metropolitano; c) Plan Operativo Metropolitano d) Plan de Inversiones Metropolitano		b) Recibir y dar opinión, previa a la aprobación, de los de los planes de prevención o de descontaminación que involucren al área metropolitana que requiera el Ministerio del Medio Ambiente;
	3) Hacer efectiva la gobernanza metropolitana, para estar en aptitud de promover políticas de coordinación entre los Municipios involucrados, así como proponer, validar, revisar y analizar los proyectos, acciones, programas, estudios y obras de infraestructura, que hagan posible mejorar la calidad de vida de sus habitantes.		c) Recibir y responder observaciones o propuestas relacionadas con el desarrollo del Área Metropolitana del Gran Concepción;
	4) Canalizar inquietudes, sugerencias y propuestas de interés de las comunas que conforman el área metropolitana respecto de las políticas, planes y programas del área de competencia del Gobierno Regional y de su gestión institucional;		d) Crear las Comisiones y grupos de trabajo que considere necesarios para atender los asuntos de interés metropolitano;
	5) Hacer presente las necesidades de los habitantes de cada una de las comunas que conforman el área metropolitana, al objeto de que puedan ser considerados como elementos orientadores para la planificación de la inversión regional, con el objetivo de propender a la reducción de las disparidades territoriales y brechas económicas, sociales y culturales, que permitan Área Metropolitana Alto Hospicio - Iquique, alcanzar niveles crecientes de desarrollo y sustentabilidad;		e) Establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planificación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos en el Área Metropolitana;

IQUIQUE – ALTO HOSPICIO		GRAN CONCEPCIÓN	
Artículo	Contenido	Artículo	Contenido
	6) Entregar apoyo a las Municipalidades en el diagnostico, los objetivos y las estrategias gubernamentales para los diferentes temas o materias, priorizando los temas de interés metropolitano establecidos en la ley 19.175.		f) Participar en la vinculación e intercambio con las autoridades nacionales, regionales y locales, en las actividades necesarias para llegar a los acuerdos, consensos y compromisos de acción conducentes al desarrollo metropolitano;
	7) Proponer a las Municipalidades del Área Metropolitana que en la elaboración de sus Planes Reguladores Comunales y Programas Municipales de Desarrollo Urbano exista congruencia con los contenidos del Sistema de Instrumentos Metropolitanos.		g) Fomentar fuentes de financiamiento para fortalecer e impulsar el desarrollo del Área Metropolitana del Gran Concepción;
	8) Apoyar a las Municipalidades del Área Metropolitana en las funciones de planificación necesarias que coadyuven al desarrollo metropolitano;		h) Proponer a las instancias competentes de las entidades y municipios, reformas y adiciones a las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de asuntos metropolitanos;
	9) Recibir y responder observaciones o propuestas relacionadas con el desarrollo del Área Metropolitana;		i) Presentar el listado de proyectos ante las instancias de los mecanismos de financiamiento metropolitano señalados en la ley de Presupuesto del año correspondiente.
	10) Crear las Comisiones y grupos de trabajo que considere necesarios para atender los asuntos de interés metropolitano;		
	11) Establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planificación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos en el Área Metropolitana;		
	12) Participar en la vinculación e intercambio con las autoridades nacionales, regionales y locales, en las actividades necesarias para llegal a los acuerdos, consensos y compromisos de acción conducentes al desarrollo metropolitano.		
TITULO III	INTEGRACIÓN, ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL COMITÉ CONSULTIVO	TITULO III	

IQUIQUE – ALTO HOSPICIO		GRAN CONCEPCIÓN	
Artículo	Contenido	Artículo	Contenido
Artículo 6°	Carácter y Objeto del Comité	Artículo 6°	Sobre el carácter permanente y el objeto
Artículo 7°	Estructural del Comité	Artículo 7°	Sobre que es presidido por el Gobernador y como se aprueban los acuerdos
Artículo 8°	Asistencia	Artículo 8°	Asistencia
Artículo 9°	Integrantes Gobernador Jefe DIPLADE Jefe DAM Alcaldes Directores SECPLAN Asesores urbanistas	Artículo 9°	Integrantes Gobernador Jefe DAM Alcaldes
Artículo 10°	Cesación de Integrantes	Artículo 10°	Sobre el carácter de honorífico (sin derecho a retribuciones)
Artículo 11°	Atribuciones de los Integrantes	Artículo 11°	Atribuciones de los Integrantes
Artículo 12°	Funciones y atribuciones del Presidente del Comité	Artículo 12°	Funciones y atribuciones del Presidente del Comité
Artículo 13°	Funciones y atribuciones del Secretario Ejecutivo	Artículo 13°	Funciones y atribuciones del Secretario Ejecutivo
		TITULO IV	DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DEL COMITÉ CONSULTIVO
		Artículo 14°	Sobre quién será el Secretario Ejecutivo (el jefe DAM)
Artículo 14°	Funciones del Departamento de Áreas Metropolitanas	Artículo 15°	Funciones del Departamento de Áreas Metropolitanas
TITULO IV	DE LAS SESIONES DEL COMITÉ	TÍTULO V	DE LAS SESIONES DEL COMITÉ
Artículo 15°	Quorum de la sesión	Artículo 16°	Quorum de la sesión
Artículo 16°	Periodicidad	Artículo 17°	Periodicidad

IQUIQUE – ALTO HOSPICIO		GRAN CONCEPCIÓN	
Artículo	Contenido	Artículo	Contenido
Artículo 17°	Convocatoria	Artículo 18°	Convocatoria
		Artículo 19°	Contenido de la Convocatoria
		Artículo 20°	Sesiones comité se desarrollan según temario definido
		Artículo 21°	Decisiones comité se tomarán por mayoría de los votos
Artículo 18°	Actas	Artículo 22°	Actas
TITULO V	DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA	TÍTULO VI	DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA
Artículo 19°	Instrumentos Metropolitanos: Los definidos por Artículo 104 de Ley 19.175 Los definidos en la Gobernanza metropolitana: Acuerdo Metropolitano Plan Estratégico Metropolitano Plan Operativo Metropolitano Plan de Inversiones Metropolitano	Artículo 23°	Instrumentos Metropolitanos (definidos por Ley)
Artículo 20°	Elaboración y aprobación de Instrumentos		

Fuente: IDOM

A modo de síntesis de la comparación, se desglosan a continuación algunos temas relevantes:

2.8.2.1. Estructura

Ambos reglamentos presentan una estructura muy similar, partiendo de las referencias al marco normativo, para luego especificar el funcionamiento del comité y finalizar con los instrumentos de gestión propuestos.

2.8.2.2. Composición del Comité

En cuanto a los integrantes del comité, ambos reglamentos presentan una diferencia importante, ambos detallados en los respectivos artículos 9°:

- En el caso del Área Metropolitana de Gran Concepción, se indica que los miembros de este comité serán el Gobernador Regional, los Alcaldes y el profesional Jefe del Departamento de Área Metropolitana.
- En el caso de Iquique Alto Hospicio, además del Gobernador Regional y los alcaldes, se indica que también serán parte de este comité los Asesores Urbanos y Directores SECPLAN de ambos municipios, así como también el Jefe de la DIPLADE.

En conclusión, ambos comités incluyen al jefe DAM dentro del comité, esto pese a que según la Ley este profesional tiene un rol de coordinador y secretario ejecutivo.

Y en el caso de Iquique Alto Hospicio, además se incluyen a otros 5 profesionales adicionales al comité.

La implicancia de esto se relaciona con el balance de votos, ya que, según la Ley, los acuerdos se tomarán por mayoría.

2.8.2.3. Instrumentos de Planificación Metropolitana

En otro aspecto en el que ambos reglamentos coinciden, es en incorporar "instrumentos de planificación metropolitana", diferenciando entre los estipulados por Ley con algunos adicionales, propuestos dentro de ambos modelos de gobernanza.

En cuanto a los instrumentos considerados en la Ley, ambos Reglamentos mencionan:

1. Plan maestro de transporte urbano metropolitano y sus modificaciones, propuesto por la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones;
2. El sentido del tránsito vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales, en coordinación con la Seremi de Transporte y telecomunicaciones;
3. La recolección, transporte y disposición final de los residuos sólidos domiciliarios;
4. Plan regulador metropolitano o intercomunal, según sea el caso y sus modificaciones, propuesto por la Seremi de Vivienda y Urbanismo;
5. Plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y sus modificaciones, propuesto por las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y de Transporte.

Además, ambos Reglamentos instrumentos de Gobernanza y Planificación adicionales:

En el caso de Gran Concepción, en el artículo 23° menciona que serán Instrumentos Metropolitanos los siguientes:

i. Plan y/o Programa Estratégico de Desarrollo del Área Metropolitana del Gran Concepción
ii. Plan de Inversiones del Área Metropolitana del Gran Concepción;
iii. Sistema de Información Metropolitana;
iv. Sistema de Evaluación y Seguimiento para la Planificación Metropolitana;

En el Reglamento de Iquique Alto Hospicio por su parte, mencionan 4 instrumentos:

i. Acuerdo Metropolitano
ii. Plan Estratégico Metropolitano
iii. Plan Operativo Metropolitano
iv. Plan de Inversiones Metropolitano

2.8.3. Temáticas Clave Definidas para el Borrador del Reglamento del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo

A continuación, se describen temas claves que se consideran en el borrador de Reglamento. Estos temas han sido trabajados en los distintos talleres desarrollados durante la consultoría.

Los temas aún no conversados o consensuados se incluyen a modo de propuesta preliminar, señalando con una nota al pie que está pendiente su validación.

2.8.3.1. Composición del Comité

La propuesta es mantener de forma estricta la composición propuesta en la Ley, es decir que el Comité esté conformado por 3 miembros.

- Gobernadora o Gobernador Regional
- Alcaldesa o Alcalde de Comuna de La Serena
- Alcaldesa o Alcalde de Comuna de Coquimbo

2.8.3.2. Asistencia y Quorum[9]

Tal como indica la Ley, la asistencia a las sesiones del Comité será obligatoria.

[9] Tema pendiente de validar: no se ha conversado con los actores claves sobre esta temática

En caso de no poder asistir, los miembros permanentes deberán nombrar un reemplazante.

En caso de no asistencia de alguno de los miembros (o de sus representantes), la sesión será realizada con un quorum mínimo de 2 miembros.

En caso de generarse votaciones en estas sesiones, estas tendrán validez siempre que los asistentes estén de acuerdo con un mínimo de 2 votos.

2.8.3.3. Votaciones

En cuanto a las votaciones internas, la propuesta mantiene lo estipulado en la Ley, de que las decisiones se tomarán por mayoría, es decir un mínimo de 2 votos a favor.

Se propone además que cada miembro del Comité equivalga a 1 voto, es decir, que no habrá diferencias por tipo de cargo o por características de las comunas que representan.

2.8.3.4. Invitados

El Comité Consultivo podrá definir la participación de invitados en las sesiones. Estas invitaciones deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Podrán ser solicitadas por personas externas al Comité o surgir de una invitación del propio Comité.
- Independiente del origen, la participación de externos debe estar aprobadas por la mayoría simple del comité (2 votos)
- La participación de invitados que se consideren "Sujetos Activos" según la Ley 20.730, debe realizarse cumpliendo los pasos establecidos en dicha Ley, es decir, deben quedar solicitarse y registrarse.
- Tanto la participación de invitados externos considerados Sujetos Activos como los que no lo cumplan (según Ley 20.730), de deberán quedar registradas en la plataforma de transparencia propia del Área Metropolitana[10]. En este portal deberá indicarse como mínimo la siguiente información:
    - Fecha de la sesión
    - Nombre, RUT y entidad a la que representa el invitado

[10] Para más información sobre la plataforma de transparencia que propone la Gobernanza, revisar lo estipulado sobre el Portal de Gobernanza Metropolitana Abierta en el capítulo de Sistema de Información Metropolitano.

- Indicar si la participación fue solicitada por el invitado o por el Comité
- Informar los temas tratados en la reunión

2.8.3.5. Rol del Departamento del Áreas Metropolitanas (D.A.M) en el Comité

Se propone que el Jefe de la DAM actúe como Secretario Ejecutivo, tal como se estipula en el artículo 104ter de la Ley 21.074.

Esto indica que este profesional será responsable de:

- Convocar las sesiones
- Presentar las actas de sesiones anteriores
- Redactar actas de cada sesión y distribuirlas entre los miembros del Comité
- Publicar en los canales de transparencia que se implementen, la información relacionada a las sesiones realizadas (asistentes, temas tratados, acuerdos, resultados votaciones, entre otros temas que se acuerde publicar).

2.8.3.6. Cantidad mínima de sesiones

La propuesta inicial es mantener la frecuencia establecida en la Ley: un mínimo de 2 sesiones (una por cada semestre)[11].

2.8.3.7. Lugar y Formato de Realización de las Sesiones

Las reuniones del Comité se realizarán de forma presencial y la sede principal será en las dependencias del Gobierno Regional de Coquimbo.

2.8.3.8. Instrumentos Metropolitanos Definidos por Ley

Tal como se mencionó anteriormente, en el Artículo 104 quinquies de la Ley 19.175 se mencionan los instrumentos que tendrán escala metropolitana, los cuales serán materia de trabajo y consulta del Comité Metropolitano.

[11] Tema pendiente de validar: no se ha conversado con los actores claves sobre esta temática

2.8.3.9. Instrumentos de Gobernanza Metropolitana

En complemento a los Instrumentos establecidos en la Ley, se han definido durante el proceso algunos Instrumentos adicionales para la Gobernanza Metropolitana, los que están orientados en reflejar los objetivos y planificación común, que complemente los instrumentos legales vigentes.

Los instrumentos de Gobernanza propuestos son los siguientes:

1. Acuerdo Metropolitano (acuerdo de colaboración)
2. Plan Metropolitano
3. Convenio de Programación Territorial
4. Convenio Mandato
5. Convenios de Cooperación Técnica
6. Sistema de Información Metropolitano
7. Carteras Plurianuales de Inversiones Metropolitanas
8. *Otros Instrumentos*

2.8.4. Borrador Reglamento Comité Consultivo Alcaldes del Área Metropolitana

A continuación, se incluye el borrador del Reglamento para el Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo.

2.8.4.1. Vistos

La Ley Orgánica Constitucional N°18.575 sobre Bases Generales de la Administración del Estado; Ley Orgánica Constitucional N°19.175 sobre Gobierno y Administración Regional; Ley 19.880 Orgánica Constitucional Sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de la Administración del Estado; Ley N°18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; Resolución N°36, de fecha 19 diciembre de 2024 de la Contraloría General de la República que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón; Decreto N°98 de 2019 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública que aprueba Reglamento que fija los estándares mínimos para el establecimiento de las Áreas Metropolitanas y establece normas para su constitución; Decreto N° 84 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; SUBDERE, promulgado el 5 de marzo 2025 y publicado el 20 de enero 2026 que constituye el Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo; Sentencia de Calificación y Proclamación de Gobernadores Regionales Electos en segunda votación del Tribunal Calificador de Elecciones, Rol 869-2024, de fecha 13 de diciembre de 2024, publicada en el diario oficial de fecha 14 de diciembre de 2024 y en la demás normativa legal y reglamentaria que resultare aplicable; La Resolución XX

del XXX del Gobierno Regional de Coquimbo, que constituye el Comité Metropolitano del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo y dispone la elaboración de un reglamento que regulará la forma de convocatoria, el funcionamiento del comité entre otras materias.

2.8.4.2. Considerando

1. Que, el artículo 104 bis de la Ley N°19.175 sobre Gobierno y Administración Regional dispone que: "En cada región podrán constituirse una o más áreas metropolitanas que serán administradas por el gobierno regional respectivo con el objeto de coordinar las políticas públicas en un territorio urbano", dejando entregado a un Reglamento la fijación de los estándares mínimos para el establecimiento de estas.

2. Que, se encuentra dictado Decreto N°98 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública de 2019, publicado en el Diario Oficial con fecha 30 de septiembre de 2020, que aprueba Reglamento que fija los estándares mínimos para el establecimiento de las Áreas Metropolitanas y establece normas para su constitución.

3. Que, por Decreto N° 84 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, de 2025, publicado en el Diario Oficial con fecha 20 de enero de 2026 se constituye el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

4. Que, el artículo 104 bis de la Ley N°19.175 sobre Gobierno y Administración Regional dispone que, para la administración de las áreas metropolitanas, el respectivo gobierno regional consultará sus decisiones a un comité compuesto por los alcaldes de las comunas integrantes de dicha área metropolitana, quedando entregada la forma de convocatoria y el funcionamiento de dicho comité a un reglamento emitido por el Gobierno Regional.

5. Que, consta en Acuerdo N° XXXX suscrito por el Secretario Ejecutivo del Consejo Regional de la Región de Coquimbo que, en Sesión Ordinaria N° X de XX de XXXXX de 20XX, el Consejo Regional de la Región de Coquimbo acordó aprobar propuesta del Reglamento que regula el funcionamiento del Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo.

6. Que, para que el Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo pueda cumplir con las funciones que la ley le encomienda, es menester se apruebe el Reglamento que regula su funcionamiento.

7. Que, para efectos de la tramitación y validez del Reglamento, deberá incorporarse el Acta de sesión del Comité Metropolitano del Área Metropolitana, en la cual conste la

aprobación de la propuesta o, en su defecto, la inexistencia de observaciones por parte de sus integrantes.

2.8.4.3. Resuelvo

El Reglamento Funcionamiento del Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo, aprobado por Consejo Regional de la Región de Coquimbo en Sesión Ordinaria N° X de XX de XXXXXXXXX de 20XX, el cual es del siguiente tenor:

REGLAMENTO DEL FUNCIONAMIENTO DEL
COMITÉ METROPOLITANO DEL ÁREA METROPOLITANA DE LA SERENA-COQUIMBO

2.8.4.4. Título I Disposiciones Generales del Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo

Artículo 1° Disposiciones Generales

Las disposiciones de este Reglamento interno tienen por objeto, regular la organización y funcionamiento del Comité Metropolitano del del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo, en adelante "el Comité", como instrumento de gobernanza de carácter obligatorio, para lograr una eficaz gobernanza metropolitana.

Artículo 2° Marco Legal

1. Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo, está constituida según el Decreto N° 84 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, publicada en el Diario Oficial con fecha 20.01.2026.

2. Por su parte, la creación del reglamento que norma la forma de convocatoria y de funcionamiento interno, se encuentra en conformidad con lo dispuesto en el artículo 104 bis de la Ley N°19.175 sobre Gobierno y Administración Regional, incorporado a esta por la Ley N°21.074 sobre Fortalecimiento a la Regionalización del País, debiéndose asegurar la participación de los alcaldes de las comunas integrantes del área metropolitana constituida, o de sus representantes.

Artículo 3°, Aplicación:

El presente reglamento es un instrumento de aplicación general para el Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo, compuestos por el Gobierno Regional de Coquimbo y los municipios de La Serena y Coquimbo.

Corresponderá al Gobierno Regional de la Región de Coquimbo proveer las condiciones administrativas que se requieran para su funcionamiento. Éstas incluirán facilitar las dependencias adecuadas para la celebración de sus sesiones, soporte informático, todo ello, dentro de la disponibilidad presupuestaria del servicio administrativo del Gobierno Regional de Coquimbo.

Artículo 4°, Objeto:

El Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo tendrá como objetivos principales conocer la situación de la administración del área metropolitana, y servirá de instancia

política y técnica para que los respectivos alcaldes, o sus representantes, formulen propuestas sobre su administración.

El Comité constituye una instancia de carácter consultivo y democrático, relevante para asegurar la representatividad de las comunas que conforman el área metropolitana y para fortalecer la gestión coordinada de las políticas públicas aplicables en territorios conformados por más de una administración jurídica comunal, especialmente en las áreas de transporte, inversiones en vivienda, medio ambiente y obras públicas, propendiendo hacer efectiva la gobernanza metropolitana.

2.8.4.5. Título II Del Comité Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo

Artículo 5°, Funciones del Comité:

El comité tendrá funciones de tipo consultivas, aportando conocimientos, experiencias y opiniones desde el nivel comunal sobre materias relacionadas a las dinámicas metropolitanas, propendiendo a generar visiones articuladas para el desarrollo armónico de estos conglomerados territoriales entre los actores locales, sectoriales y la ciudadanía. Esto, se debe realizar en coherencia con el proceso de descentralización que establece y regula las competencias para la administración y gestión de estos territorios.

Serán funciones específicas del Comité:

a) Analizar y dar su opinión respecto de las propuestas de aprobación de los instrumentos de planificación de la Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo y medidas para su gestión y administración, señalados en el artículo 104 quinquies de la Ley N°19.175 sobre Gobierno y Administración Regional, incorporado a esta por la Ley N°21.074 sobre Fortalecimiento a la Regionalización del País, y que a continuación se señalan:
    1. Plan maestro de transporte urbano metropolitano y sus modificaciones, propuesto por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones;
    2. El sentido del tránsito vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales, en coordinación con la SEREMI de Transporte y telecomunicaciones;
    3. La recolección, transporte y disposición final de los residuos sólidos domiciliarios;
    4. Plan regulador metropolitano y sus modificaciones; y,
    5. Plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y sus modificaciones, propuesto por las Secretaría Ministerial Regional de Vivienda y de Transporte.
b) Recibir y dar opinión, previa a la aprobación, de los de los planes de prevención o de descontaminación que involucren al área metropolitana que requiera el Ministerio del Medio Ambiente;

c) Recibir y responder observaciones o propuestas relacionadas con el desarrollo del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo;
d) Crear las Comisiones y grupos de trabajo que considere necesarios para atender los asuntos de interés metropolitano;
e) Establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planificación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos en el Área Metropolitana;
f) Participar en la vinculación e intercambio con las autoridades nacionales, regionales y locales, en las actividades necesarias para llegar a los acuerdos, consensos y compromisos de acción conducentes al desarrollo metropolitano;
g) Fomentar fuentes de financiamiento para fortalecer e impulsar el desarrollo del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo;
h) Proponer a las instancias competentes de las entidades y municipios, reformas y adiciones a las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de asuntos metropolitanos;
i) Presentar el listado de proyectos ante las instancias de los mecanismos de financiamiento metropolitano señalados en la ley de Presupuesto del año correspondiente.

2.8.4.6. Título III Integración, Estructura y Organización del Comité Consultivo

Artículo 6° Carácter y Objeto del Comité

El comité será un órgano consultivo de carácter permanente, que tiene por objeto ser convocado a fin de conocer la situación de la administración del área metropolitana, y para que los respectivos alcaldes formulen propuestas sobre su administración.

Artículo 7° Estructura del Comité

El comité consultivo será presidido por el Gobernador Regional de la Región de Coquimbo, quien consultará sus decisiones a dicho comité. Los acuerdos y proposiciones que formule este comité serán aprobados por la mayoría de los votos de los alcaldes o sus representantes.

Artículo 8° Integrantes

El Comité estará integrado exclusivamente por:

a) Gobernador/a Regional de la Región de Coquimbo o quien lo subrogue;
b) Alcalde/sa de la comuna de Coquimbo o quien lo/la represente;
c) Alcalde/sa de la comuna de La Serena o quien lo/la represente;

Los/las Alcaldes/as deberán designar a un/a representante que, en caso de ausencia del/la titular, podrá participar de las respectivas sesiones con los mismos deberes y derechos que le corresponde al titular dentro del Comité.

La designación de este representante deberá ser hecha por escrito, mediante un Oficio dirigido al presidente (a) del Comité, y tendrá derecho a voto en ausencia del titular.

Artículo 9° Presidencia

El Comité consultivo será presidido por el/la Gobernador/a Regional de Coquimbo o quien lo subrogue.

Artículo 10° Funciones y atribuciones del Presidente/a del Comité

El Gobernador/a Regional, en su calidad de presidente/a del Comité tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

i. Presidir las Sesiones y convocar a las mismas por conducto del Secretario/a Ejecutivo/a.
ii. Convocar a las sesiones del Comité Metropolitano.
iii. Aprobar las actas de las sesiones del Comité, conjuntamente con los demás miembros de la misma.
iv. Presentar a consideración del Comité propuestas de obras y acciones a ejecutarse en el Área Metropolitana.
v. Proponer al Comité la integración de mesas o grupos de trabajo para la atención de temas específicos.
vi. Dar seguimiento a los acuerdos que adopte el Comité.
vii. Las demás que expresamente acuerde el Comité, con la aprobación de la propia Presidencia.

Artículo 11° Atribuciones de los integrantes del Comité

Los miembros permanentes del Comité tendrán las siguientes atribuciones:

i. Asistir, de forma obligatoria, a las sesiones que sean convocados;
ii. Participar en las sesiones del Comité con voz y voto;
iii. Formar parte de las mesas o grupos de trabajo para la atención de temas específicos, propuestas por la Presidencia del Comité y aprobados por la misma.
iv. Presentar propuestas respecto a los asuntos que sean competencia del Comité.
v. Proponer al Comité las acciones que estimen convenientes para el mejor cumplimiento de sus objetivos.
vi. Representar al Comité ante cualquier foro a solicitud del propio Comité.

vii. Promover acciones de coordinación entre los tres órdenes de gobierno en asuntos metropolitanos: Gobierno Regional, Alcaldes del área metropolitana y los servicios Públicos regionales con competencias en la materia.
viii. Formular observaciones o propuestas respecto del contenido del Programa estratégico de Desarrollo metropolitano y su plan de inversiones.
ix. Solicitar a la Presidencia que convoque a sesión extraordinaria, cuando exista algún asunto relevante que considere debe ser analizado por el Comité.
x. Dar seguimiento a los acuerdos emanados del Comité.
xi. Opinar respecto de la congruencia de los proyectos de los Programas de Desarrollo Urbano de los Municipios del Área Metropolitana.
xii. Hacer llegar oportunamente a los miembros del Comité las iniciativas y estudios relacionados con la planificación del Área Metropolitana que puedan ser de su interés.
xiii. Proponer criterios para las acciones municipales en materia metropolitana.
xiv. Aprobar en conjunto con los demás miembros que integran el Comité, las actas de sesiones.
xv. Las demás que expresamente acuerde el Comité.

Artículo 12° Retribuciones

Las designaciones de los miembros del Comité serán de carácter honorífico, por lo que no tendrán derecho a retribución alguna por las funciones o actividades que realicen en la misma.

Artículo 13° Asistencia a las sesiones del Comité

La asistencia a este comité consultivo será obligatoria para los(las) alcaldes(as) de las comunas que conforman el área metropolitana. En caso de que no pudieren asistir, deberá hacerlo el/la funcionario/a del respectivo municipio nombrado/a como representante para que asista en su lugar. La asistencia al comité consultivo no dará derecho a dieta.

Artículo 14° Votación de materias y Acuerdos

Los acuerdos y proposiciones que reciba y formule este Comité serán aprobados por mayoría simple de los votos de los/las integrantes de la comisión.

Antes de proceder a la votación, el miembro del Comité que estime estar afecto a alguna inhabilidad para participar de la votación deberá expresarlo, debiendo registrarse en el acuerdo y acta respectiva.

La votación será expresada individualmente por cada miembro presente por aprobación o rechazo de la materia sometida a su decisión, no siendo necesario fundamentar el voto.

Artículo 15° Cesación de integrantes

Es causa de cese de los miembros permanentes del Comité el hecho de dejar de ser la persona titular de alguno de los entes públicos mencionados en el artículo 8° de este Reglamento.

Artículo Transitorio

Desde la total tramitación del acto jurídico que apruebe el presente reglamento y por un periodo de 1 año se considera que el Comité mandate a la División de Planificación y Desarrollo Regional, el estudio y diseño de instancia(s) complementaria(s) de análisis y asesoría al Comité, donde se traten materias transversales pertinentes al área metropolitana que orienten la mejor administración, planificación y gestión del Área metropolitana compuesta por las comunas de La Serena y Coquimbo, proponiendo los mecanismos para su conformación y funcionamiento.

2.8.4.7. Título IV de la Secretaría Ejecutiva del Comité Consultivo

Artículo 16° Del Secretario/a Ejecutivo del Comité

Fungirá como Secretario Ejecutivo del comité, la persona titular (o quien lo subrogue) del cargo de jefatura del Departamento de Áreas Metropolitanas de la División de Planificación y Desarrollo (DIPLADE) Gobierno Regional de la Región de Coquimbo, quién tendrá la tarea de conducir la Secretaría Ejecutiva del comité, cuya función principal será dar apoyo al Gobernador Regional de la Región de Coquimbo, en la gestión de la respectiva área metropolitana.

Artículo 17° Funciones y atribuciones del Secretario/a Ejecutivo del Comité

La secretaría ejecutiva del comité, conformada por el Departamento de Áreas Metropolitanas del Gobierno de La Serena-Coquimbo, tendrá las siguientes funciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 104 ter de la ley N° 19.175 sobre Gobierno y Administración Regional:

i. La coordinación e interacción del gobierno regional con los órganos administrativos de la Administración central y local.
ii. La coordinación de los planes a los cuales hace referencia el artículo 4°, letra a) de este reglamento (Art. 104 quinquies, Ley N° 19.175 sobre Gobierno y Administración Regional), emitiendo un informe respecto a dichas materias;
iii. Elaborará las tablas de los temas a tratar en las sesiones del Comité.
iv. Redactar las actas de las sesiones del Comité.
v. Vincular y coordinar los trabajos e información en común con el Consejo Regional.
vi. Canalizar las propuestas que reciba el Comité.

vii. Apoyar al Presidente/a en la convocatoria a la sesión, y asegurarse de que a dicha convocatoria se acompañe la tabla de los temas a tratar, y en su caso, con los documentos e información cuyo conocimiento previo incida en los asuntos a tratar en la sesión.
viii. Comunicar la convocatoria, ya sea de manera física o por medios electrónicos, con al menos cuatro días de anticipación a los miembros permanentes del Comité.
ix. Hacer llegar oportunamente a los miembros del Comité las iniciativas y estudios relacionados con la planificación del Área Metropolitana que puedan ser de su interés.
x. Resguardar las actas de las sesiones, listas de asistencia, minutas y demás documentos que se generen en las sesiones del Comité.
xi. Cumplir rol de ventanilla única, en cuanto a la recepción de solicitudes y propuestas de proyectos de escala metropolitana.
xii. Las demás que expresamente acuerde el Comité.

2.8.4.8. Título V de las Sesiones del Comité

Artículo 18° Quorum de las sesiones

El Comité se considerará legalmente reunido cuando en las sesiones estén presentes la mayoría simple de sus miembros permanentes, es decir dos asistentes mínimo.

Artículo 19° Periodicidad

El Comité sesionará de manera ordinaria cuantas veces sea necesario, pero al menos de manera semestral. Asimismo, cuando se estime pertinente, el/la presidente/a del Comité podrá convocar a sesiones extraordinarias, ya sea por decisión propia o a solicitud de algún alcalde miembro del Comité.

Artículo 20° Convocatoria

Para la realización de las sesiones tanto ordinarias como extraordinarias, se formulará convocatoria por el Secretario Ejecutivo del comité en nombre del Presidente del Comité Metropolitano de manera escrita (vía correo electrónico o documento), señalando día, hora y lugar en que se llevará a cabo la sesión.

La Convocatoria a la sesión se deberá acompañar con el listado de los temas a tratar, y en su caso, con los documentos e información cuyo conocimiento previo incida en los asuntos a tratar en la sesión y se comunicará de manera física o por medios electrónicos, con al menos cuatro días de anticipación a los miembros permanentes del Comité.

Artículo 21° Temario

Las sesiones del Comité se desarrollarán conforme al temario definido para el día respectivo.

Artículo 22° Votaciones

Las decisiones del Comité Metropolitano (CM) se adoptarán por mayoría simple de votos de sus miembros presentes en la sesión. Dado que el Comité está integrado por tres miembros (el Gobernador Regional, quien lo preside, y los dos alcaldes/as del AM LS-CQ, en condiciones normales la votación no producirá empates. No obstante, si excepcionalmente una votación se realiza con un número par de miembros habilitados para votar –por ausencia de algún alcalde/sa o su representante, sin participación mediante otro mecanismo– y resulta empate, el Gobernador Regional, en su calidad de Presidente del CM, tendrá voto dirimente para resolver la decisión.

Artículo 23° Actas

Cada miembro permanente que asista a las sesiones deberá recibir copia del acta debidamente firmada.

Artículo 24° Invitados

El Comité podrá invitar a las sesiones a actores públicos o privados. Las invitaciones deberán cumplir los siguientes requerimientos:

- Se acordará por mayoría simple de los miembros del Comité a las personas que serán invitadas en próximas sesiones.
- La participación de invitados deberá cumplir lo establecido en la Ley 20.730 (Ley del Lobby).
- El listado de invitados que asistan a las sesiones y los temas tratados en las reuniones será publicado en el Geoportal Abierto del Sistema de Información Metropolitano, dentro de la sección "Transparencia Metropolitana", la cual se implementará como parte del Modelo de Gobernanza del Área Metropolitana.

2.8.4.9. Título VI de los Instrumentos de Planificación y Gobernanza Metropolitana

Los Instrumentos de Planificación Metropolitana son:

Artículo 25° Instrumentos y medidas

Los definidos en el artículo 104 quinquies de la ley 19.175:

1. Plan maestro de transporte urbano metropolitano y sus modificaciones, propuesto por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones;
2. El sentido del tránsito vehicular de las vías urbanas definidas como intercomunales, en coordinación con la SEREMI de Transporte y telecomunicaciones;

3. La recolección, transporte y disposición final de los residuos sólidos domiciliarios;
4. Plan regulador metropolitano o intercomunal, según sea el caso y sus modificaciones, propuesto por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo; y,
5. Plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio p0blico y sus modificaciones, propuesto por las SEREMIs de Vivienda y de Transporte;

Artículo 26° Instrumentos de Gobernanza Metropolitana

1. Acuerdo Metropolitano de Colaboración, firmado por el Gobierno Regional y los municipios que conforman el Área Metropolitana, en donde se plasmarán los principales objetivos y temáticas de trabajo, así como también el compromiso de trabajar y colaborar en el marco de las instancias que se definan para la Gobernanza Metropolitana.
2. Plan Metropolitano. Instrumento que buscará reflejar una imagen de desarrollo consensuada y una cartera priorizada de inversiones
3. Convenio de Programación Territorial para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Instrumento que establece compromisos de financiamiento para la ejecución de iniciativas metropolitanas, articulando esfuerzos regionales, municipales y/o sectoriales.
4. Convenio Mandato. Establecido entre organismos públicos con objetivos metropolitanos comunes, permiten delegar acciones para fortalecer la coordinación y optimizar recursos en el cumplimiento eficiente de metas compartidas.
5. Convenios de Cooperación Técnica. Establecido entre organismos públicos con objetivos metropolitanos comunes, destinados a fortalecer la cooperación técnica, unir capacidades y evitar duplicidades para mejorar la eficiencia institucional.
6. Sistema de Información Metropolitano. Plataforma web con información territorial integrada con el objetivo de gestionar, sistematizar, actualizar y compartir información de escala metropolitana.
7. Carteras Plurianuales de Inversiones Metropolitanas. Planificación estratégica a mediano y largo plazo de proyectos de inversión pública en el territorio metropolitano.
8. Otros instrumentos. Otros planes o instrumentos estratégicos en áreas territoriales prioritarias que pudieran identificarse en el tiempo.

Artículo 27° Elaboración y Aprobación de Instrumentos

Los instrumentos metropolitanos serán elaborados y aprobados conforme a lo establecido en las leyes y reglamentos vigentes.

Sin perjuicio de ello, será prioridad del Comité conocer acerca de los avances en su elaboración e implementación.

2.9. Propuesta de Protocolo de Funcionamiento de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)

La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) al ser un dispositivo complementario de gobernanza a lo establecido por Ley, se concibe su operación bajo principios voluntarios de colaboración entre sus integrantes, por lo que no se encuentra sujeta a lineamientos mandatorios ni reglamentos vinculantes. Sin embargo, resulta pertinente delinear algunos protocolos generales que orienten el desarrollo de sus funciones operativas desde una perspectiva práctica. Por ello, a continuación, se expone un ejercicio destinado a establecer dichas directrices orientadoras.

2.9.1. Preámbulo

La instalación de la MCM resulta fundamental porque permite articular de manera efectiva a los diferentes actores involucrados en el futuro desarrollo del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, tanto a nivel técnico como político. Esta instancia intersectorial y permanente viabiliza la coordinación técnica y el consenso de definiciones estratégicas, asegurando que las políticas, planes, proyectos u otras acciones metropolitanas respondan a las reales necesidades del ámbito urbano y rural del área metropolitana.

Además, la MCM facilita la activación de instancias específicas para abordar desafíos puntuales, donde se podrán incorporar aportes y distintos elementos provenientes de diferentes sectores como de la sociedad civil, sector privado, academia y otros organismos públicos cuando sea requerido.

En este sentido, la MCM fortalece la gobernanza metropolitana al institucionalizar el diálogo y la cooperación entre organismos públicos, promueve la transparencia de información y optimiza las coordinaciones intersectoriales al evitar duplicidades en funciones y/o desarrollo de inversiones metropolitanas de forma aislada.

2.9.2. Definición de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)

Es una instancia técnico-política de carácter permanente, concebida como el principal espacio de discusión, articulación y concertación de acuerdos estratégicos orientados al desarrollo futuro del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Su composición mixta —equipos técnicos y autoridades sectoriales— le permite abordar integralmente los temas de interés y escala metropolitana, garantizando que las definiciones respondan al bien común metropolitano, se alineen con los diagnósticos municipales y se integren con procesos de planificación de mayor alcance.

2.9.3. Conformación de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)

La formalización de la MCM será por acuerdo del CM, previo informe del DAM. Los integrantes de la MCM serán los siguientes:

- **Gobierno Regional de Coquimbo:** DAM-DIPLADE (ente coordinador de la MCM) y el CORE Coquimbo.
- **Municipios del Área Metropolitana de La Serena - Coquimbo:** Equipos técnicos designados (SECPLAN, Asesoría Urbana y DOM cuando corresponda).
- **Secretarías Regionales Ministeriales:** SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU), SEREMI de Obras Públicas (MOP), SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

En cuanto a la designación de representantes:

- **Gobierno Regional:** Profesionales del DAM, designados por el Gobierno Regional – DIPLADE y el Representante de la Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura, elegido por los demás integrantes del CORE para presidir o representar oficialmente esta comisión. Este último puede estar acompañado de un profesional de soporte.
- **Municipios:** Cada alcalde/sa nombra al director/a de las SECPLAN y asesor/a urbano, con posibilidad de sumar a un profesional adicional con competencias técnicas.
- **SEREMIs**: Además del Secretario Regional Ministerial, cada Secretario designa a un/a jefe/a de división o profesional con competencias en la materia y facultades para comprometer criterios sectoriales.

Se podrá comprometer la participación de los representantes y organismos designados mediante instrumentos de colaboración formal, tales como Convenios de Cooperación Técnica, Acuerdos u otros. Asimismo, se visualiza la actualización de la cooperación interinstitucional cada cuatro años para reforzar compromisos y generar continuidad entre ciclos políticos.

2.9.4. Roles y Funciones en las sesiones de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)

A la MCM le corresponde abordar las materias de interés y escala metropolitana, velando por el consenso de definiciones estratégicas que respondan al bien común. A su vez, aborda el seguimiento y monitoreo de iniciativas metropolitanas para establecer medidas correctivas si los procesos lo requieren, agiliza trámites institucionales para iniciativas que se definan como

prioritarias o atiendan a una emergencia, además de consensuar acuerdos estratégicos para impulsar las agendas metropolitanas en el corto, mediano y largo plazo.

2.9.4.1. Roles en las sesiones de la MCM

En este sentido, dentro de la MCM se pueden clasificar dos tipos de roles: 1) el DAM compuesto por profesionales con conocimientos en la materia metropolitana, quienes liderarán las agendas temáticas y 2) los representantes de Municipios y Secretarías Regionales Ministeriales, quienes aportarán informaciones, insumos y colaborarán en solicitudes que plantee el DAM.

2.9.4.2. Funciones en las reuniones de la MCM

En cuanto a las funciones de los profesionales de la DAM en la MCM, se identifican las siguientes funciones de base, sin perjuicio que surjan otras adicionales en el futuro a medida que se consolide progresivamente la MCM.

- Definir agendas temáticas y moderar las reuniones informativas o de trabajo de la MCM
- Realizar actas de reuniones en la que se establezcan los principales temas abordados, conclusiones, compromisos y próximos pasos. Estas deberán estar complementadas con evidencias (fotografías y/o listas de asistencia de participantes).
- Darle seguimiento a los acuerdos y compromisos que se deriven de las reuniones de la MCM.
- Canalizar relaciones estratégicas que surjan desde las reuniones de la MCM.
- Canalizar las solicitudes de información a otros actores que se desprendan de la MCM.
- Convocar a otros actores estratégicos a sesiones de la MCM, previo consenso.
- Socializar con la MCM temáticas o consultas que provengan de otros actores y viceversa.
- Socializar con la MCM temáticas o consultas que provengan del Comité Metropolitano y viceversa.
- Compartir, según se estime conveniente, diferentes análisis, estudios o información de interés metropolitano que sea de elaboración propia del DAM o de otros actores.
- Presentar los estados de avances de la implementación del Plan Metropolitano.
- Solicitar apoyos o informaciones a integrantes de la MCM.

En cuanto a las funciones de los representantes de los municipios y Secretarías Regionales Ministeriales, se identifican las siguientes funciones de base, sin perjuicio que surjan otras adicionales en el futuro a medida que se consolide progresivamente la MCM.

- Promover el diálogo abierto y reflexiones en torno a temáticas de interés metropolitano.
- Compartir informaciones, conocimientos y experiencias en las reuniones de la MCM.
- Atender consultas o solicitudes que provengan del DAM.

- Aportar documentos técnicos a la DAM, previa solicitud y acuerdo mutuo.
- Emitir opiniones sobre temas o decisiones metropolitanas que provengan del CM.
- Al no haber un proceso de votación, la MCM debe lograr acuerdos o consensos mediante el diálogo sobre definiciones estratégicas para el desarrollo futuro del área metropolitana, según las prioridades o lineamientos de desarrollo establecidos.
- Definir colaborativamente proyectos o acciones que sean de escala metropolitana.
- Propiciar la coherencia entre las definiciones metropolitanas y agendas programáticas de los municipios o de las Secretarías Regionales Ministeriales.
- Socializar en la MCM carteras sectoriales con implementaciones en curso o proyectadas.
- Poner a disposición información relevante que provenga de nexos con instancias propias de participación ciudadana.
- Apoyar al DAM en la preparación de antecedentes para gestiones de apalancamiento de inversiones y sincronización presupuestaria.
- Emitir opiniones sobre avances, posibles riesgos y necesidades de ajuste al Plan Metropolitano.
- Solicitar al DAM que establezca contacto con actores específicos del gobierno central para activar relaciones estratégicas.
- Consensuar si un proyecto o acción de escala metropolitana requiere habilitar una instancia específica de coordinación y poner a disposición, si corresponde, la colaboración de representantes técnicos de su institución.

2.9.5. De las reuniones de la MCM

Las reuniones de la MCM se realizarán de forma permanente y serán citadas vía correo electrónico con antelación por el DAM, según la periodicidad que se defina entre las partes. Estas reuniones, podrán ser en formato virtual a través de la plataforma que defina el DAM y también de manera presencial. Cuando se realicen presencialmente, se realizarán preferentemente en las dependencias del Gobierno Regional de Coquimbo, sin perjuicio que puedan celebrarse en otras dependencias públicas habilitadas y en condiciones óptimas para celebrar dichos encuentros.

2.9.6. De los flujos de información interna en la MCM

Para mantener un orden en el programa de las reuniones, los integrantes de la MCM deberán compartir previamente al DAM, las temáticas más relevantes que deseen socializar en estos espacios. A su vez, los integrantes de la MCM promoverán con otros actores que se acuda al DAM para cualquier consulta o solicitud de interés metropolitano, con el objetivo de consolidar progresivamente un canal único de comunicación en la gobernanza metropolitana.

2.9.7. Vínculo de la MCM con los Criterios Rectores Básicos

La MCM da respuesta y se vincula directamente con los criterios rectores básicos que orientan la gobernanza metropolitana. Esta mesa se responde a una **gobernanza sólida e incremental** al formalizar una instancia técnica–política intersectorial y permanente, capaz de coordinar y articular a diferentes organismos públicos. Dicha instancia no solo habilita canales formales de interacción, sino que también ofrece la posibilidad de adaptarse según la complejidad de los desafíos metropolitanos, permitiendo otras instancias de coordinaciones específicas que requieren mayor especialización o la incorporación de nuevos actores.

En cuanto a la **sostenibilidad financiera y técnica**, la MCM, al integrar a representantes de diversos organismos públicos —como el DAM, Municipios y Secretarías Ministeriales Regionales—, facilita la optimización de recursos, evita duplicidades y promueve sinergias para gestionar proyectos y políticas metropolitanas con respaldo técnico y financiero compartido. Esto asegura la continuidad y viabilidad de las iniciativas a largo plazo, apoyándose en la experiencia y capacidades de cada institución participante.

Respecto a una **visión metropolitana común e integrada**, la MCM articula distintos niveles de gestión y coordinación, permitiendo construir consensos y definir líneas estratégicas que reflejan los intereses y necesidades de todo el territorio metropolitano. La participación conjunta de actores municipales y regionales asegura que las decisiones respondan a una mirada integral y de largo plazo, superando la fragmentación institucional y territorial.

En relación con la **transparencia y participación representativa**, la MCM habilita a través de instancias específicas de coordinación, la incorporación de la sociedad civil, la academia y el sector privado. Esto fomenta la circulación de información y la inclusión de diversas voces en la construcción de definiciones estratégicas, garantizando que los procesos sean más abiertos y transparentes de forma transversal.

Finalmente, en cuanto a la **identidad y desarrollo territorial equitativo**, la existencia de una MCM robusta permite diseñar e implementar estrategias que reconozcan las particularidades y potencialidades de cada sector del área metropolitana. La coordinación intersectorial y multinivel facilita la equidad en la distribución de recursos y oportunidades, promoviendo un desarrollo equilibrado que fortalezca la identidad local y regional.

3 PLAN METROPOLITANO

3. PLAN METROPOLITANO

El **Plan Metropolitano del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo** (PM AM LS-CQ) constituye el instrumento estratégico de planificación que orientará el desarrollo integrado, equilibrado y sostenible del sistema urbano–territorial conformado por las comunas de La Serena y Coquimbo. Su formulación se inscribe en el contexto del proceso de descentralización que atraviesa Chile, en el cual diversos territorios urbanos han sido reconocidos formalmente como Áreas Metropolitanas, en función de dinámicas de interdependencia funcional que trascienden los límites administrativos comunales y configuran sistemas territoriales altamente articulados en términos sociales, económicos, ambientales e institucionales.

En este contexto, el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo concentra una proporción relevante de la población y de la actividad económica regional, así como flujos significativos de movilidad, empleo y provisión de servicios. Esta condición de centralidad territorial se expresa, a su vez, en brechas socioespaciales, presiones sobre los sistemas ambientales y crecientes demandas de coordinación institucional, que requieren ser abordadas desde una perspectiva metropolitana. En este marco, el Plan Metropolitano se concibe como un instrumento orientador que permite estructurar, priorizar y coordinar las decisiones que inciden en el desarrollo del territorio.

El Plan se construye a partir de un Diagnóstico Metropolitano Integrado, que caracteriza el sistema urbano y rural, identifica brechas, conflictos y dinámicas territoriales, y define factores críticos para el desarrollo del área metropolitana. Sobre esta base, se establece un Horizonte Estratégico, que incorpora una visión compartida de desarrollo territorial, junto con lineamientos y objetivos estratégicos orientados a promover un territorio más integrado, resiliente y equitativo. Estos elementos se materializan en un Plan de Acción, que considera una cartera priorizada de iniciativas y proyectos de impacto metropolitano, incluyendo proyectos detonantes y su evaluación de viabilidad.

Un componente estructural del Plan es su articulación con el **Modelo de Gobernanza Metropolitana**, entendido como condición habilitante para su implementación efectiva. Dicho modelo define principios, roles, mecanismos de coordinación y procedimientos compartidos entre el Gobierno Regional de Coquimbo, los municipios de La Serena y Coquimbo, los servicios públicos desconcentrados y otros actores relevantes, reconociendo las capacidades institucionales existentes y promoviendo esquemas de cooperación intermunicipal.

Asimismo, el Plan incorpora un Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación, basado en un conjunto de indicadores y mecanismos que permiten evaluar el desempeño del Plan, dar seguimiento a la implementación de sus iniciativas y facilitar procesos de ajuste en función de la evolución del territorio y sus dinámicas.

De este modo, el PM AM LS-CQ se consolida como una herramienta estratégica de planificación y gestión territorial, que integra diagnóstico, visión, lineamientos y objetivos, cartera de iniciativas, gobernanza y mecanismos de seguimiento, orientada a fortalecer la coherencia de la acción pública y contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población desde una perspectiva metropolitana.

3.1. Objetivo General

Elaborar un Plan Metropolitano para el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo que defina una visión compartida de desarrollo territorial, mediante la identificación de brechas, problemáticas y oportunidades del territorio, y la formulación de objetivos, lineamientos estratégicos y una cartera de iniciativas priorizadas, orientadas a promover un desarrollo urbano sustentable, articulado y equitativo, en coherencia con los instrumentos de planificación regional vigentes y bajo un modelo de gobernanza participativo y colaborativo.

3.2. Diagnóstico Metropolitano Integrado

El presente capítulo constituye el diagnóstico del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo realizado con base a información secundaria existente y actualización de diagnósticos previos. Se incluyen los siguientes contenidos:

1. Caracterización del Sistema Urbano Territorial
2. Determinantes del Medio Natural
3. Vulnerabilidad Frente a Amenazas
4. Gestión de Residuos Sólidos
5. Patrimonio Cultural e Identidad Territorial
6. Análisis de brechas socio territoriales
7. Marco Normativo y Estratégico
8. Identificación de Iniciativas de Inversión

Este diagnóstico permitirá conformar una matriz integrada de conclusiones con oportunidades, desafíos, brechas y urgencias a incorporar en el Plan Metropolitano del AM LS-CQ, que servirán de base para la elaboración del Horizonte Estratégico y Plan de Acción.

Apuntes sobre la Sistematización de Información

La sistematización de la información constituye un eje central en la elaboración del diagnóstico metropolitano integrado. Este proceso establece el marco metodológico del estudio y se sustenta en un modelo de organización orientado a abordar la complejidad territorial a partir de sus datos e información asociada, mediante un enfoque multidimensional que integra dimensiones sociales, económicas, ambientales, institucionales y espaciales, entre otras.

El objetivo de esta sistematización es ordenar, clasificar y analizar la información disponible y generada, con el fin de identificar los factores críticos del territorio, reconocer patrones y dinámicas relevantes, y establecer las bases técnicas y conceptuales que orienten la formulación de estrategias y la toma de decisiones en las siguientes fases del estudio. El proceso se estructura en seis pasos:

Ilustración 40. Esquema de Sistematización de Información

Fuente: IDOM

- **Identificación**: Se realiza el levantamiento de fuentes de información existentes, sus responsables y mecanismos de acceso, mediante revisión de repositorios, prensa y coordinación con actores clave, priorizando fuentes secundarias oficiales.

- **Recopilación**: Se obtiene información primaria y secundaria a través de solicitudes, descargas y requerimientos formales, incluyendo estudios, catastros, bases geoespaciales y espacios participativos.

- **Clasificación**: Se organiza la información en categorías cartográficas y documentales, estructuradas por dimensiones temáticas y escalas territoriales, en coordinación con la contraparte.

- **Sistematización**: Se depura y valida la información, eliminando duplicidades y registros no verificables, asegurando su utilidad para el análisis multiescalar.

- **Detección de brechas**: Se identifican vacíos y oportunidades de información mediante el cruce de variables y el uso de herramientas analíticas.

- **Repositorio**: Se estructura un repositorio de información, el cual se actualiza progresivamente durante el desarrollo del estudio.

3.2.1. Caracterización del Sistema Territorial Metropolitano

La caracterización del sistema territorial metropolitano constituye el punto de partida del diagnóstico metropolitano, al permitir comprender las dinámicas estructurales que configuran el funcionamiento y la evolución del territorio. Esta sección integra un análisis multidimensional que aborda, en primer lugar, las principales características de la población en cuanto a tamaño, distribución espacial, estructura sociodemográfica y composición socioeconómica como elementos fundamentales para interpretar las demandas urbanas y las presiones sobre el territorio.

En segundo término, se examinan las dinámicas urbano-rurales, considerando la evolución histórica de la huella urbana, la consolidación y expansión de áreas residenciales, y las transformaciones en el interfaz urbano-rural que definen patrones de crecimiento y ocupación del suelo. Complementariamente, se analiza la estructura económica y productiva, identificando los sectores estratégicos, su localización preferente y su aporte a la conformación de centralidades y flujos metropolitanos.

Finalmente, se caracteriza la estructura funcional del sistema territorial metropolitano a partir de los flujos laborales, la movilidad cotidiana y los niveles de integración entre comunas, lo que permite reconocer grados de interdependencia y complementariedad dentro del área metropolitana. En conjunto, estos elementos entregan una visión integral del territorio, sus dinámicas y tensiones, y constituyen la base analítica para definir el modelo territorial y los factores críticos del desarrollo metropolitano.

3.2.1.1. Área Metropolitana La Serena–Coquimbo

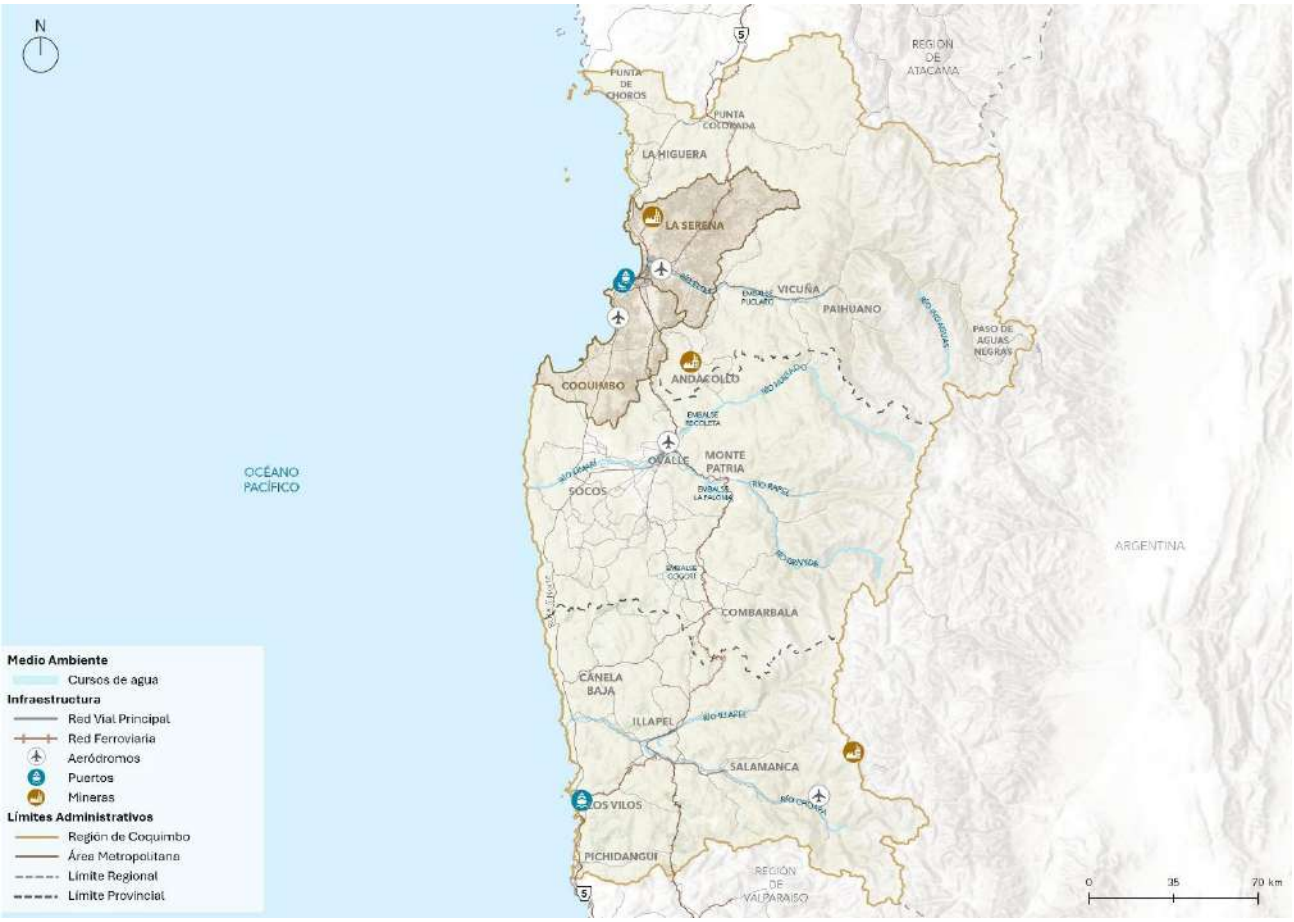
El Área Metropolitana La Serena–Coquimbo se formaliza mediante el **Decreto Supremo N.° 84** del 29 de diciembre de 2025, cuya publicación en el Diario Oficial el 20 de enero de 2026 marca el inicio oficial de su vigencia. Esta declaratoria reconoce la fuerte vinculación territorial y funcional entre las comunas de La Serena y Coquimbo, cuya continuidad urbana y articulación cotidiana evidencian un funcionamiento conjunto que trasciende la división administrativa entre ambas. En la práctica, ambas comunas conforman un espacio urbano integrado, caracterizado por desplazamientos compartidos, complementariedad en servicios y actividades económicas, y una dinámica metropolitana que se ha consolidado a lo largo del tiempo.

Límites Administrativos del AM LS-CQ

El Área Metropolitana se ubica en la **Región de Coquimbo** y está conformada por dos de las quince comunas que integran la región: La Serena y Coquimbo. Del mismo modo, estas comunas representan dos de las seis comunas que componen la **Provincia de Elqui**, constituyendo el principal núcleo urbano-poblacional y funcional del territorio provincial y regional.

De acuerdo con su delimitación oficial establecida en el D.F.L. N.° 3-18.715 de 1989, que fija los límites comunales mediante hitos naturales y urbanos identificables en cartografía oficial las comunas de La Serena y Coquimbo, que conforman el Área Metropolitana, se estructuran territorialmente a partir de líneas de cumbre, cursos de agua, quebradas, la línea de costa y linderos prediales.

Ilustración 41 Mapa de Límites político-administrativos del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

En términos generales, sus límites se sintetizan de la siguiente manera:

- **Límite Norte:** La comuna de La Serena limita con La Higuera, siguiendo líneas de cumbre y quebradas de la cartografía oficial.
- **Límite Sur:** La Serena y Coquimbo limitan con Andacollo, mediante líneas de cumbre, quebradas y divisorias naturales que articulan la zona costera con los lomajes interiores y el piedemonte andino.
- **Límite Este:** La Serena colinda con Vicuña a través de quebradas y divisorias de aguas que marcan la transición hacia el valle del Elqui; Coquimbo también limita con Vicuña y Andacollo, mediante un trazado sustentado en elementos naturales y linderos prediales.
- **Límite Oeste:** Ambas comunas tienen como límite el océano Pacífico: en La Serena, un borde costero continuo con áreas urbanas y turísticas; en Coquimbo, el litoral incluye la Bahía de Coquimbo, La Herradura y sectores portuarios y residenciales.

Tabla 21 Superficies del AM LS-CQ

Unidad Territorial	Superficie (km²)	Participación en el total Regional (%)
Región de Coquimbo	40.580	100
AM LS-CQ	**3.330**	**8,21**
Comuna de La Serena	1.901	4,69
Comuna de Coquimbo	1.429	3,52

Fuente: IDOM con base en División Político-Administrativa – SUBDERE (2023)[12]

Caracterización Territorial y Funcional del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo

El Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) constituye uno de los principales sistemas urbanos del norte de Chile. Su caracterización territorial y funcional permite complementar la validación de los criterios legales de constitución abordados en el Informe de Gobernanza, aportando una comprensión integrada de su estructura espacial, dinámicas funcionales y condiciones socioeconómicas y ambientales. Desde esta perspectiva, se reconoce la magnitud y complejidad de su funcionamiento metropolitano, así como su rol estratégico a distintas escalas.

LOCALIZACIÓN

A escala regional y nacional, el AM LS-CQ se emplaza en una posición particularmente articuladora, integrando el borde costero del Pacífico, la Bahía de Coquimbo y la desembocadura del valle del río Elqui. Esta convergencia territorial configura un nodo de centralidad donde confluyen actividades logísticas, turísticas, administrativas y de servicios especializados, permitiendo que el sistema urbano ejerza influencia más allá de los límites comunales.

Su ubicación intermedia entre la macrozona norte, de carácter desértico y minero, y la zona central mediterránea, refuerza su rol como puente funcional entre regiones y como punto de enlace de flujos económicos y poblacionales a lo largo del territorio nacional.

[12] Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). (2023). *División Política Administrativa 2023* [Conjunto de datos geoespacial]. Geoportal de Chile. Consultado en: https://geoportal.cl/geoportal/catalog/36391/Divisi%C3%B3n%20Pol%C3%ADtica%20Administrativa%202023

CONECTIVIDAD

En una perspectiva internacional, el área metropolitana proyecta conectividad estratégica hacia Argentina, particularmente hacia la provincia de San Juan, por medio de corredores transversales asociados al valle del Elqui y a pasos cordilleranos. Si bien estos ejes aún no conforman un corredor de integración plenamente consolidado, representan una oportunidad significativa para la articulación bioceánica y para el fortalecimiento de la logística portuaria.

La posibilidad de conexión internacional se suma al papel que desempeña la Bahía de Coquimbo como uno de los puertos principales de la macrozona norte, permitiendo ampliar el alcance geográfico y económico del sistema metropolitano.

INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

Desde una perspectiva ambiental y territorial, La Serena y Coquimbo se insertan en un gradiente bioclimático que transita entre condiciones desérticas y mediterráneas, lo que otorga particular relevancia a los sistemas ecológicos presentes en el territorio.

La bahía compartida, las planicies litorales, los humedales, la red de quebradas y los bordes del río Elqui conforman una infraestructura ecológica que sostiene la habitabilidad, modera riesgos ambientales y delimita la expansión urbana. Esta estructura natural no solo condiciona el desarrollo urbano, sino que también ofrece oportunidades para avanzar hacia un modelo territorial que incorpore soluciones basadas en la naturaleza y contemple la relación urbana-rural como parte integral del funcionamiento metropolitano.

ESTRUCTURA URBANA

La estructura urbana actual del AM LS-CQ se organiza en torno a un núcleo costero conurbado que ha consolidado centralidades históricas, ejes comerciales y administrativos, junto con sub-centralidades emergentes asociadas a corredores de movilidad y nuevos desarrollos urbanos. Este sistema de centralidades se articula mediante una red vial longitudinal y ejes transversales valle-costa que sostienen la movilidad cotidiana y conectan a la población con equipamientos de escala superior. La movilidad metropolitana está marcada por flujos intercomunales crecientes, altos niveles de congestión en ejes troncales y desafíos de integración modal, especialmente en el transporte público y en los sistemas de movilidad activa.

COMPLEMENTARIEDAD FUNCIONAL

La complementación funcional entre La Serena y Coquimbo constituye uno de los rasgos más distintivos del área metropolitana. La Serena concentra gran parte de las funciones administrativas, educacionales y de servicios especializados, mientras que Coquimbo aporta infraestructura portuaria, logística, industrial y turística.

Esta división integrada conforma un sistema urbano interdependiente, con mercado laboral común, cadenas logístico-productivas articuladas entre puerto y servicios, y equipamientos de escala regional como hospitales y universidades. Demográficamente, el área concentra cerca de dos tercios de la población regional, consolidándose como uno de los principales polos urbanos del país.

El sistema metropolitano muestra dinámicas clave para la planificación, como la expansión urbana hacia zonas costeras e interfases urbano-rurales, la densificación localizada en torno a ejes estructurantes, y la reconversión de áreas subutilizadas. Estas tendencias generan presiones sobre ecosistemas sensibles, incrementan riesgos asociados a inundaciones, marejadas y remociones en masa, y refuerzan la necesidad de integrar infraestructura verde-azul.

A ello se suman desafíos derivados de la estacionalidad del turismo, la sobrecarga de servicios urbanos, la disponibilidad y localización de suelo para vivienda y la capacidad de la infraestructura para acompañar el crecimiento poblacional.

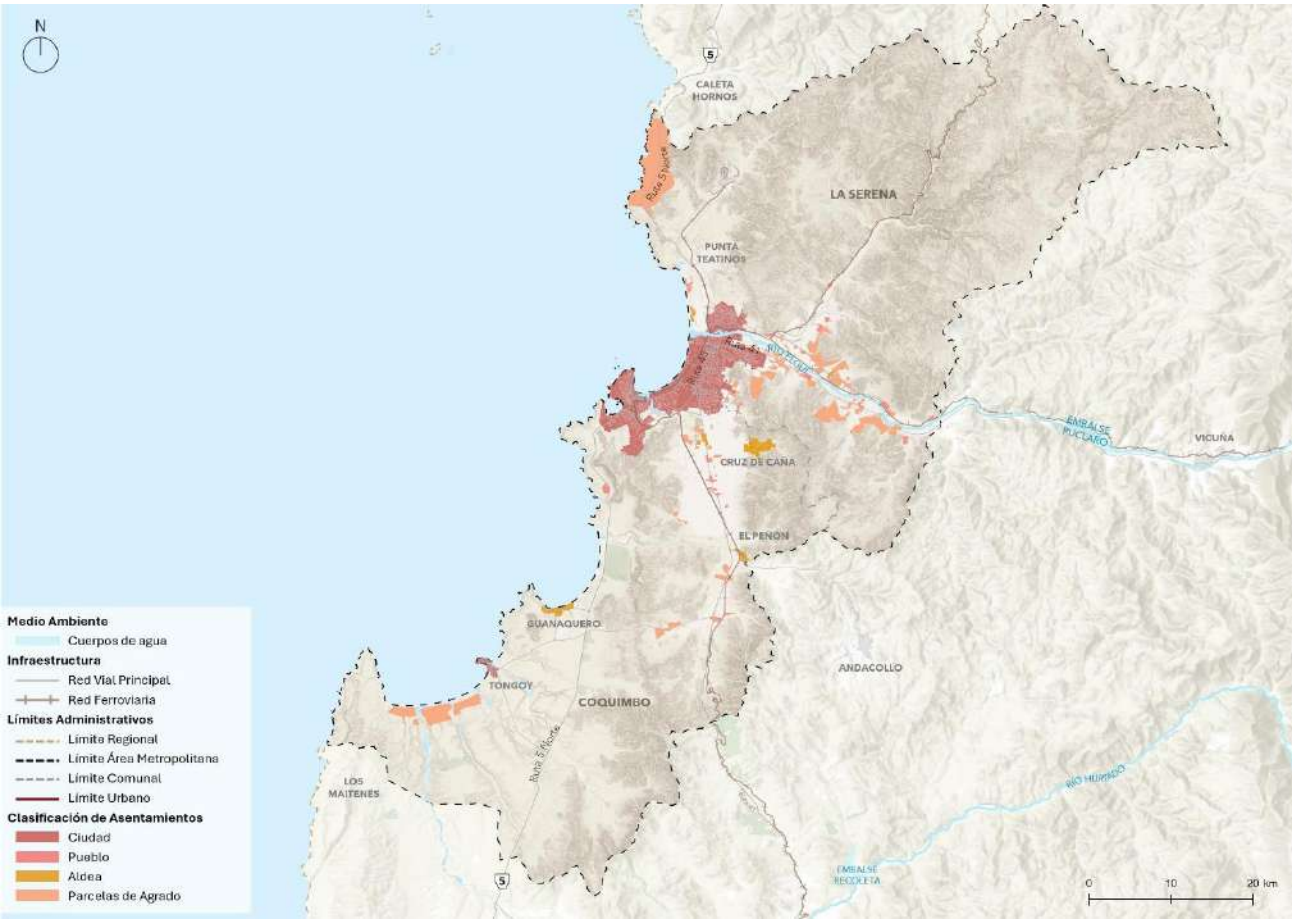
Estas dinámicas también abren importantes oportunidades estratégicas. La consolidación de un sistema policéntrico conectado por corredores multimodales, el fortalecimiento de la infraestructura verde-azul como soporte de resiliencia, la articulación logística del puerto con actividades regionales, la habilitación de suelo bien localizado para vivienda diversa y la gestión integrada del borde costero y espacios patrimoniales.

Asimismo, la coordinación intercomunal y la gobernanza conjunta resultan esenciales para avanzar hacia soluciones integradas en temas como transporte, residuos, riesgo, equipamientos y regeneración urbana. En este marco, esta caracterización sustenta el Diagnóstico Metropolitano y orienta un Plan Metropolitano coherente con las dinámicas territoriales y los desafíos presentes y futuros.

Estructura Funcional y Jerarquía de Asentamientos

La organización territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo se configura a partir de una estructura funcional jerarquizada, en la que los asentamientos se diferencian según su escala, nivel de complejidad funcional y grado de dependencia dentro del sistema urbano–rural, tal como se aprecia a continuación.

Ilustración 42 Mapa de Clasificación de Asentamientos dentro de la Estructura Territorial



Fuente: IDOM con base en Censo 2024 (INE, 2025)

Se reconoce una jerarquía funcional de tres niveles, definida por la magnitud urbana, la diversidad y especialización de los servicios, así como el rol desempeñado por cada asentamiento dentro de la red territorial. Esta configuración permite interpretar las relaciones de dependencia, complementariedad y especialización entre los distintos centros urbanos y rurales, estructurándose de la siguiente forma:

1. **Núcleo metropolitano (La Serena–Coquimbo):** Corresponde al centro rector del sistema, concentrando la mayor masa urbana regional y las funciones de mayor jerarquía, tales como servicios administrativos, financieros, educación y salud de alta complejidad, además de comercio y servicios avanzados. Su continuidad física y funcional configura el principal polo de atracción demográfica, económica y de servicios del área metropolitana.
2. **Núcleos locales integrados:** Comprenden centros satélite que articulan funciones residenciales, productivas y de servicios básicos, con grados de especialización territorial asociados a su localización (valle, litoral e interior). Entre estos se identifican Algarrobito, Altovalsol y Las Rojas (valle del Elqui), Tongoy y Guanaqueros (litoral sur de Coquimbo),

y El Peñón (interior). Estos núcleos operan como nodos de soporte, proporcionando servicios de proximidad y apoyo a actividades productivas (principalmente agroindustriales y logísticas de menor escala), manteniendo dependencia del núcleo metropolitano en relación con funciones superiores.

3. **Asentamientos rurales:** Integrados por aldeas y localidades de pequeña escala, caracterizadas por una baja complejidad funcional, alta dependencia y una orientación predominante hacia actividades primarias. Su dinámica se asocia principalmente a patrones de movilidad pendular hacia centros de mayor jerarquía para el acceso a servicios y oportunidades.

En términos cuantitativos, esta estructura se expresa en la distribución de superficies según tipo de asentamiento, evidenciando el predominio de las áreas urbanas y de aldeas en el ámbito intercomunal, así como una gran extensión de las parcelas de agrado.

Tabla 22 Superficies de Asentamientos dentro de la Estructura Territorial

Unidad Territorial	Superficie Ciudad (ha)	Superficie Pueblo (ha)	Superficie Aldea (ha)	Superficie Parcelas de Agrado (ha)
AM LS-CQ	**9.625,42**	**996,4**	**706,3**	**7.998,08**
Comuna de La Serena	4.627,02	97,9	502,4	5.927,02
Comuna de Coquimbo	4.998,4	898,5	203,9	2.071,06

Fuente: IDOM con base en Censo 2024 (INE, 2025)

Esta estructura jerárquica se complementa con una organización territorial asociada a ejes funcionales y especializaciones espaciales, donde los centros locales se disponen en función de características geográficas y productivas específicas —valle del Elqui, litoral sur e interior— y refuerzan el funcionamiento articulado del sistema metropolitano. En este contexto, el poblamiento responde a patrones históricos de localización, concentrándose preferentemente en torno a los valles y cursos de agua, la franja costera y, de forma más puntual, en sectores interiores vinculados a actividades productivas.

Este modelo territorial evidencia una lógica de complementariedad funcional y dependencia creciente hacia la conurbación principal, particularmente en el acceso a empleo, servicios y equipamientos de mayor complejidad, configurando un sistema urbano que, aunque incorpora múltiples centros, mantiene una clara centralidad estructurante en el núcleo metropolitano.

3.2.1.2. Caracterización de la Población

En un contexto metropolitano marcado por creciente integración funcional y procesos de expansión y densificación heterogéneos, comprender la estructura y composición poblacional es fundamental para el diagnóstico territorial, ya que permite identificar las dinámicas demográficas que condicionan la demanda por servicios urbanos, infraestructura, vivienda y movilidad.

En esa línea, pese a su integración, las comunas de La Serena y Coquimbo presentan diferencias demográficas y socioeconómicas que generan patrones diferenciados de acceso, presiones distintas sobre los servicios y necesidades urbanas específicas, aspectos que deben incorporarse en la planificación metropolitana.

Tamaño y Dinámica Poblacional

Con el objeto de comprender la estructura interna del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) y anticipar las presiones asociadas a su dinámica urbana, se presenta la población total por comuna y su participación relativa en el sistema metropolitano y en el contexto regional, lo que permite identificar patrones de concentración y aproximar su rol funcional.

Población Total y Participación Relativa en el AM LS-CQ

De acuerdo con el Censo 2024, la Región de Coquimbo registra una población de 832.864 habitantes, de los cuales **513.860 residen en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo** (AM LS-CQ). Esta cifra representa el **61,7 % de la población regional** y confirma su carácter estructurante dentro del territorio.

La distribución interna del área metropolitana es equilibrada: Coquimbo registra 263.719 habitantes (31,7% del total regional), mientras La Serena alcanza 250.141 habitantes (30%). Ambas comunas aportan de forma similar a la base demográfica del continuo urbano.

Tabla 23 Población del AM LS-CQ al año 2024

Unidad Territorial	Población 2024 (hab)	Participación en el total Regional (%)
Región de Coquimbo	832.864	100%
AM LS-CQ	**513.860**	**61,7%**
Comuna de La Serena	250.141	30%
Comuna de Coquimbo	263.719	31,7%

Fuente: IDOM con base en Censo 2024 (INE, 2025)

Evolución Poblacional

Para caracterizar la evolución demográfica del AM LS-CQ se analizaron los Censos 1992, 2002, 2017 y 2024, junto con la proyección INE a 2035[13].

A escala nacional, los resultados del Censo 2024 confirman que Chile alcanzó una población censada de **18.480.432 habitantes**, lo que representa un incremento del **5,2% con respecto al Censo 2017**. Este crecimiento se enmarca en una tendencia estructural de desaceleración demográfica sostenida, caracterizada por la disminución de la fecundidad, el aumento del envejecimiento poblacional y la consolidación de flujos migratorios internos e internacionales que han reconfigurado gradualmente la distribución territorial del país.

Es relevante observar fenómenos, en particular, la migración interna continúa desempeñando un rol clave en la redistribución espacial de la población, con movimientos predominantes desde regiones del sur y zonas rurales hacia los principales polos urbanos del centro y norte del país, según los patrones observables en los microdatos del Censo 2024. Paralelamente, a nivel país se registra un 8,8% de población inmigrante internacional, equivalente a 1.608.650 personas, con mayor concentración en las regiones del norte y la zona central incluido el eje metropolitano ampliado y con un perfil predominante de personas en edades laborales.

Tabla 24 Crecimiento intercensal acumulado (1992–2024) y proyección de la población 2035

Censo	Región de Coquimbo	AM LS-CQ	Comuna de La Serena	Comuna de Coquimbo
1992	504.356	**243.582**	120.816	122.766
2002	603.210	**323.184**	160.148	163.036
2017	757.586	**448.784**	221.054	227.730
2024	832.864	**513.860**	250.141	263.719
2035 (proy.)	981.301	**634.256**	311.206	323.050

Fuente: IDOM, elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadísticas (INE, 1992, 2002, 2017, 2018, 2024) y proyecciones de población (INE, 2025)

Incrementando sostenidamente su participación en la población regional, pasando de un 48,3% en 1992 a un 64,6% proyectado al año 2035, evidenciando un proceso de concentración demográfica progresiva dentro del sistema urbano regional.

[13] Instituto Nacional de Estadísticas (Chile). (s.f.). Redatam: diseminación de datos. https://redatam-ine.ine.cl/

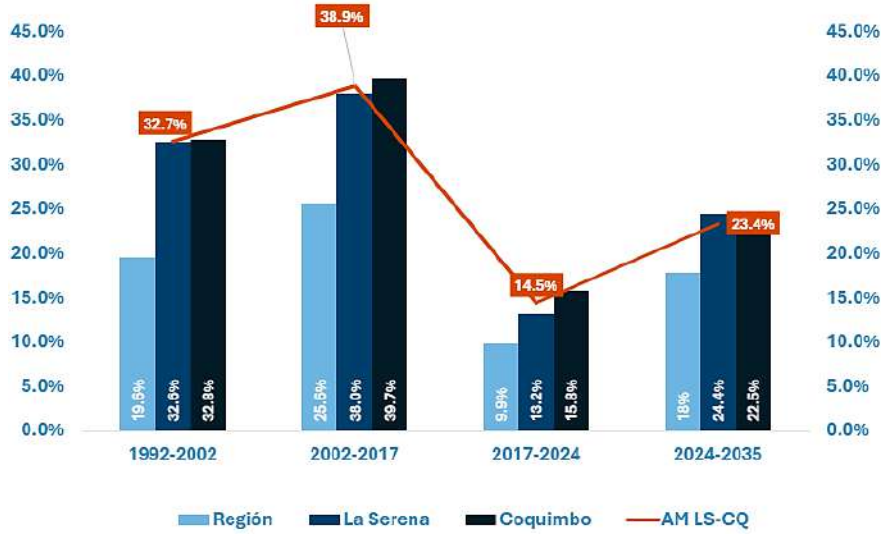
Tabla 25 Participación del AM LS-CQ en la Región de Coquimbo

Año	% del total regional
1992	**48,3%**
2002	**53,6%**
2017	**59,2%**
2024	**61,7%**
2035 (proy.)	**64,6%**

Nota: El porcentaje de participación corresponde a la proporción de la población del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo respecto del total regional, calculado como (Población AM LS-CQ / Población Región de Coquimbo) × 100.
Fuente: IDOM con base en Instituto Nacional de Estadísticas (INE, 1992, 2002, 2017, 2024) y proyecciones de población (INE, 2025).

Entre 1992 y 2024, el AM LS-CQ presenta un crecimiento superior al de la Región de Coquimbo. Mientras la población regional aumenta de 504.356 habitantes en 1992 a 832.864 en 2024[14] [15], el área metropolitana pasa de 243.582 a 513.860 habitantes[16] en el mismo período, más que duplicando su tamaño en poco más de tres décadas. Los distintos períodos intercensales confirman de manera consistente esta tendencia:

Ilustración 43 Tasa de crecimiento acumulado por período intercensal (1992-2035)



[14] Población Región de Coquimbo 2002: 603.210. Variación 1992–2002 = +19,6%. BCN – Indicadores sociodemográficos (fuente INE). https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/region4/indica.htm

[15] Población Región de Coquimbo 2024: 832.864. INE – Presentación Regional Censo 2024. https://Censo2024.ine.gob.cl/wp-content/uploads/2025/03/04_PRESENTACION_REGIONAL-COQUIMBO.pdf

[16] Valores de Censo 1992, 2002, 2017 y 2024 (La Serena y Coquimbo). BCN - INE. https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-consulta?id=233348

Fuente: IDOM con base en datos del INE

A nivel intra-metropolitano, ambas comunas presentan trayectorias de crecimiento similares, aunque con matices. Coquimbo registra tasas de crecimiento intercensal levemente superiores en los períodos 2002–2017 y 2017–2024 (39,7 % y 15,8 %, respectivamente), mientras La Serena evidencia un crecimiento sostenido, aunque algo menor (38,0 % y 13,2 %). Estas diferencias dan cuenta de un dinamismo relativo levemente mayor en Coquimbo, manteniéndose, no obstante, una estructura demográfica equilibrada entre ambas comunas.

A escala regional, el crecimiento del área metropolitana no solo se expresa en tasas intercensales superiores, sino también en su capacidad de concentrar una proporción significativa del incremento poblacional total. En este contexto, se incorpora un indicador que cuantifica la contribución relativa del AM LS-CQ al crecimiento regional, basado en la variación absoluta de población y en la proporción del incremento que se localiza en el área metropolitana.

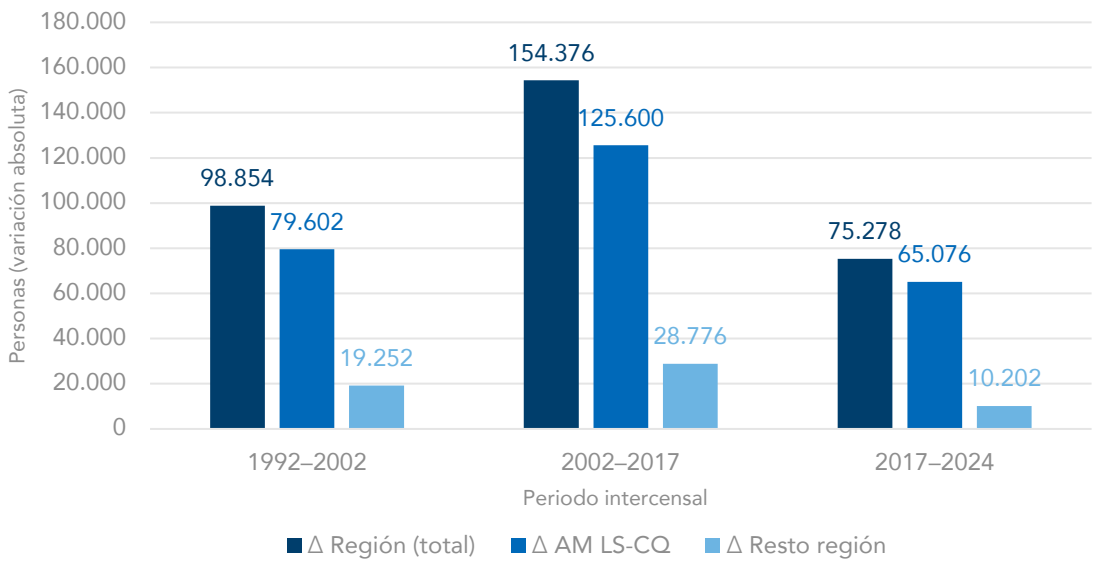
Tabla 26 Cálculo de la participación del AM LS-CQ en el crecimiento regional por período intercensal

Período	Región (año inicial)	Región (año final)	Delta (Δ) Region	AM LS-CQ (año inicial)	AM LS-CQ (año final)	Delta (Δ) AM LS-CQ	Participación (%)
1992–2002	504.356	603.210	**98.854**	243.582	323.184	**79.602**	80,5%
2002–2017	603.210	757.586	**154.376**	323.184	448.784	**125.600**	81,4%
2017–2024	757.586	832.864	**75.278**	448.784	513.860	**65.076**	86,4%

Nota: Δ corresponde a la variación absoluta entre Censos consecutivos. Los porcentajes se calculan como (Δ AM / Δ Región) × 100 y se presentan redondeados a una decimal.

Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 1992, 2002, 2017 y 2024).

Ilustración 44 Composición del crecimiento regional (Δ personas)



Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 1992, 2002, 2017 y 2024).

En términos absolutos, el AM LS-CQ concentra la mayor parte del crecimiento regional. En el período 1992–2002, el 80,5 % del incremento de población de la Región de Coquimbo se localizó en el área metropolitana; esta proporción se mantiene elevada en 2002–2017 (81,4 %) y se intensifica en 2017–2024 (86,4 %). En consecuencia, más de cuatro de cada cinco nuevos habitantes de la región se incorporan en La Serena y Coquimbo, consolidando su rol estructurante en la dinámica demográfica regional.

Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA)

Con el fin de analizar la velocidad de crecimiento en cada intervalo, se calculó la tasa media de crecimiento anual (TMCA), indicador que permite anualizar las variaciones poblacionales de cada período.

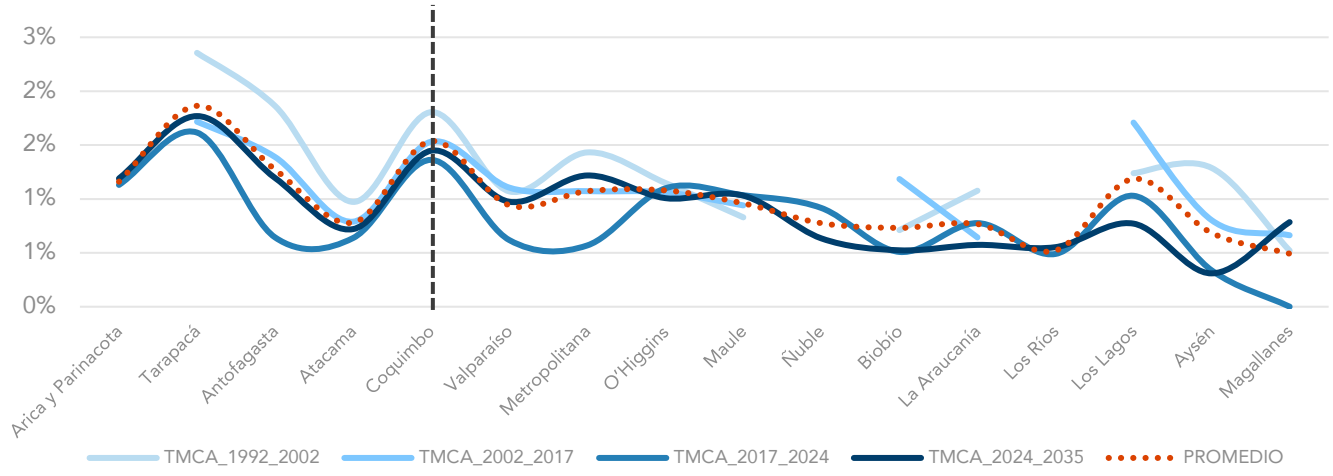
A escala regional, el análisis comparado de las TMCA revela una **desaceleración general del crecimiento demográfico** a lo largo de los períodos 1992–2002, 2002–2017 y especialmente 2017–2024, dinámica que se proyecta hacia 2035 con incrementos más moderados según las estimaciones oficiales del INE. Dentro de este patrón nacional, la **Región de Coquimbo destaca de manera sistemática por mantener tasas por encima del promedio**, mostrando crecimientos sostenidos en todos los tramos analizados.

Tabla 27 Tasa media anual de crecimiento Región de Coquimbo – Área Metropolitana LS-CQ

Período Censal	TMCA Región de Coquimbo (% anual)	TMCA AM La Serena–Coquimbo (% anual)
1992-2002	1,81 %	**2,87 %**
2002-2017	1,53 %	**2,21 %**
2017-2024	1,36 %	**1,95 %**
2024–2035 (proyección)	1,50%	**1,93%**

Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 1992, 2002, 2017 y 2024) y Proyección 2035 (INE, 2025)

Ilustración 45 TMCA por Región (1992–2002; 2002–2017; 2017–2024; Proyección 2024-2035; Promedio Simple)



Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 1992, 2002, 2017 y 2024); Proyección 2035 (INE, 2025)

Su TMCA entre 2002–2017 y 2017–2024 se ubica en el rango medio-alto, y la proyección 2024–2035 confirma la continuidad de esta tendencia, lo que refleja el rol consolidado del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo como polo de atracción poblacional, asociado tanto a migración interna como a procesos de expansión urbana y diversificación de actividades económicas. Esta posición relativa crecimiento mayor que regiones vecinas como Atacama o Valparaíso, pero más moderado que algunas del norte grande sitúa a Coquimbo como un espacio intermedio dinámico, relevante para entender el comportamiento demográfico de la macrozona centro-norte y las presiones territoriales que enfrenta el AM LS-CQ.

Se observa que la TCMA para el AM LS-CQ baja desde **2,87%** (1992–2002) a alrededor de **1,93–1,95%** (desde 2017 en adelante). Aunque existe una **desaceleración general del crecimiento** coherente con la transición demográfica nacional, **el AM LS-CQ mantiene tasas superiores a la región y consolida una dinámica más marcada**. Coquimbo registra incluso tasas ligeramente mayores que La Serena en los períodos más recientes, lo que podría indicar procesos de expansión urbana más activos, mayor disponibilidad de suelo o mayor recepción de migración interna.

Tabla 28 Tasa Media Anual de Crecimiento por comunas del AM LS-CQ 1992-2024 y proyección 2035(%anual)

Período Censal	Coquimbo (% anual)	La Serena (% anual)
1992-2002	79,7%	33,4%
2002-2017	12,7%	39,9%
2017-2024	26,4%	25,2%
2024–2035 (proyección)	24,4%	22,5%

Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 1992, 2002, 2017 y 2024); Proyección 2035 (INE, 2025)

Proyección 2035 (INE, base 2024[17])

A partir del nuevo nivel poblacional observado en 2024, se proyecta una continuidad del crecimiento demográfico, aunque con ritmos más moderados que los observados en décadas anteriores, coherentes con la transición demográfica nacional. Hacia el año 2035, las proyecciones basadas en la estructura censal 2024 estiman que:

- **La Serena tendrá un aumento del 24,4%** de la población, lo que significa que alcanzará 311.206 habitantes, aumentando en **61.065 personas** respecto de 2024.

[17] Es importante considerar que estas proyecciones, derivadas del Censo 2024, constituyen el marco demográfico más actualizado disponible y superan en consistencia las proyecciones previas basadas en 2017. No obstante, podrían experimentar ajustes menores en futuras actualizaciones metodológicas.

- **Coquimbo proyecta un aumento del 22,5%** de su población, con lo que llegará a 323.050 habitantes, con un incremento de **59.331 personas**.

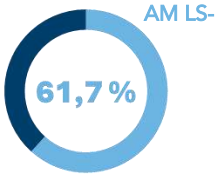
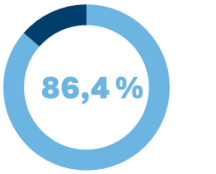
Conjuntamente, el **AM LS-CQ superará los 634 mil habitantes en 2035, lo que implica un crecimiento acumulado de 23,4% y un aumento absoluto de más de 120 mil personas** en el período 2024–2035.

Este crecimiento confirma que el AM LS-CQ continuará concentrando más del **80% del incremento poblacional de la Región de Coquimbo**, reforzando su preponderancia demográfica y su rol como principal nodo urbano de la macrozona norte–centro. La tendencia proyectada indica que la expansión poblacional no es coyuntural, sino estructural, alimentada por migración interna, consolidación de nuevos desarrollos residenciales, extensión del continuo urbano y un sostenido atractivo habitacional.

Si bien ambas comunas mantienen velocidades de crecimiento similares, La Serena presenta ligeramente una mayor tasa relativa, mientras Coquimbo conserva el volumen poblacional absoluto más alto. Sin embargo, estas variaciones no alteran la estructura integrada del sistema metropolitano.

Si bien la evolución agregada confirma un dinamismo demográfico sostenido, el siguiente paso es identificar cómo se expresa espacialmente este crecimiento: en qué comunas se concentra, qué patrones urbano-rurales adopta y qué efectos tiene sobre densidades y expansión.

Tabla 29 Síntesis Evolución Poblacional del AM LS-CQ (2024–2035)

Dimensión clave	AM LS-CQ		
Distribución	Resto de la Región 	**Concentra el 61,7 % de la población regional**	• Coquimbo: 263.719 hab. (**31,7 % del total regional**) • La Serena: 250.141 hab. (**30,0 % del total regional**)
Crecimiento	**+111 %**	**+111 % de crecimiento** Más del doble de población en 30 años	El AM LS-CQ creció de 243.582 hab. (1992) a 513.860 hab. (2024), muy por sobre el ritmo regional.
Aporte al crecimiento regional	Resto de la Región 	El AM LS-CQ concentra: • **80,5 %** (1992–2002) • **81,4 %** (2002–2017) • **86,4 %** (2017–2024) del crecimiento regional	Más de 4 de cada 5 nuevos habitantes de la región se localizan en el área metropolitana

Dimensión clave		AM LS-CQ	
Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA)	**1,95 %**	• AM LS-CQ 2017–2024: **1,95 % anual** • Región de Coquimbo: **1,36 % anual**	Aunque desacelera, el AM LS-CQ mantiene un dinamismo sostenido y superior al de la región.
Proyección 2035	**+23,4 %**	El AM LS-CQ superará los 634.000 habitantes en 2035. **Respecto de 2024: +120 mil habitantes. +23,4 %**	Proyección 2035: • La Serena: 311.206 hab. (+24,4 %) • Coquimbo: 323.050 hab. (+22,5 %)

Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda 2024 y Proyección 2035 (INE, 2025)

Distribución Territorial de la Población

La distribución intraurbana de la población en el AM La Serena–Coquimbo es fundamental para comprender su estructura espacial y funcional, ya que revela patrones diferenciados de ocupación residencial, gradientes de concentración y dinámicas asociadas a consolidación, expansión y densificación. Estos procesos se expresan en la morfología urbana, en la relación entre vivienda y residentes y en la articulación de centralidades tradicionales y emergentes dentro del continuo metropolitano.

A través de una aproximación multiescalar, el capítulo examina primero las diferencias significativas en la magnitud de población urbana y rural. Posteriormente, se analiza la relación entre densidad bruta y densidad urbana, distinción fundamental para interpretar adecuadamente la ocupación real del suelo: mientras la densidad bruta incorpora la totalidad del territorio comunal incluyendo áreas no urbanizadas la densidad urbana se restringe al perímetro urbano delimitado, reflejando de manera más fiel la concentración efectiva de población en la ciudad. Finalmente, se aborda la distribución comunal, considerando la extensión territorial de cada comuna y su impacto en la densidad bruta, permitiendo reconocer dónde se concentra la población dentro de la ciudad.

Ilustración 46 Estructura analítica del diagnóstico de distribución territorial de la población

Distribución Territorial de la Población (Urbano–Rural)	Intensidad Demográfica según Ámbito Territorial	Distribución Espacial de la Densidad sobre la Huella Urbanizada (CCU)
¿Cómo se distribuye la población entre áreas urbanas y rurales y dónde se está absorbiendo el crecimiento demográfico?	¿El crecimiento poblacional refuerza el tejido urbano existente o se diluye en un territorio extensivo?	¿Dónde se localiza el crecimiento y qué patrones espaciales adopta la expansión urbana?
Indicador	Indicador	Indicador
• Distribución de la población urbana y rural por comuna (según definición INE).	• Densidad poblacional bruta comunal (Población total / Superficie comunal total) • Densidad poblacional urbana (Población urbana / Superficie urbana delimitada – LU)	• Densidad poblacional sobre la huella urbana (CCU) (Población urbana agregada por manzana censal / superficie del CCU)

Fuente: IDOM

Análisis de la Población

Intensidad Demográfica según Ámbito Territorial

(Población residente en áreas urbanas y rurales por comuna)

La distribución de la población entre áreas urbanas y rurales constituye un indicador clave para comprender la estructura territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), particularmente en un contexto de alta urbanización y crecimiento sostenido.

En términos generales, La Serena y Coquimbo han consolidado históricamente su condición de polos regionales, concentrando población, servicios, empleo e infraestructura, mientras que las áreas rurales y de transición mantienen roles complementarios asociados a actividades productivas, asentamientos tradicionales y usos residenciales de menor densidad.

Tabla 30 Distribución poblacional comunal: urbana y rural

Unidad Territorial	Población Total (hab)	Población Urbana (hab)	Población Rural (hab)	% Ruralidad
AM LS-CQ	**513.860**	**465.306**	**48.554**	**9,48%**
Comuna de La Serena	250.141	220.187	29.954	11,97%
Comuna de Coquimbo	263.719	245.119	18.600	7,06%

%ruralidad=Población tota/Población rural×100

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

De acuerdo con la definición del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), un área urbana corresponde a localidades con más de 2.000 habitantes o centros con entre 1.001 y 2.000 habitantes cuya población económicamente activa se dedica mayoritariamente a actividades secundarias o terciarias. Las áreas rurales, en contraste, consideran asentamientos dispersos o localidades menores a dichos umbrales.

A continuación, se presenta la distribución estimada de población urbano–rural para el AM LS-CQ, a partir de los Censos 2017 y 2024 y las proyecciones oficiales al año 2035.

Tabla 31 Evolución de la población urbana y rural del AM LS-CQ (Censos 2017 y 2024; proyección 2035)

Unidad Territorial	Censo 2017		Censo 2024		Proyección 2035	
	URBANO	RURAL	URBANO	RURAL	URBANO	RURAL
Región de Coquimbo	615.116	142.470	723.819	155.448	813.523	167.778
AM La Serena–Coquimbo	**415.190**	**33.594**	**465.306**	**48.554**	**580.300**	**53.956**
Comuna de La Serena	200.640	20.414	220.187	29.954	278.328	32.878
Comuna de Coquimbo	214.550	13.180	245.119	18.600	301.972	21.078

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2017, 2024 y proyección demográfica regional INE ajustada post Censo 2024 (INE, 2025)

Ilustración 47 Gráfico población urbano-rural 2017

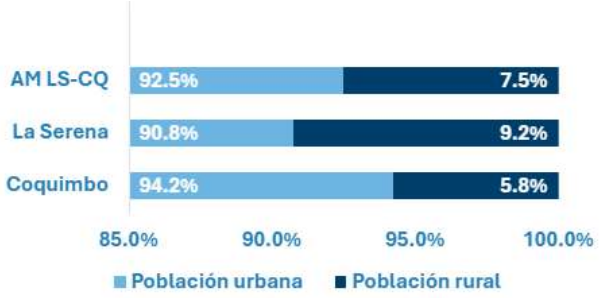


Ilustración 48 Gráfico población urbano-rural 2024

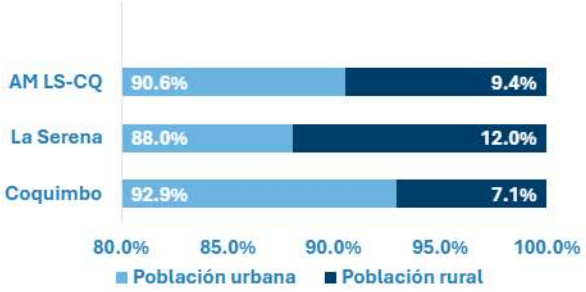
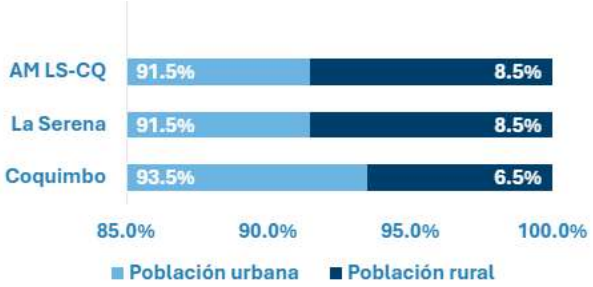


Ilustración 49 Gráfico población urbano-rural proyectada 2035



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2017, 2024 y proyección demográfica regional INE ajustada post Censo 2024 (INE, 2025)

Los datos evidencian que el AM LS-CQ presenta una estructura territorial marcadamente urbanizada, con predominio persistente del componente urbano. No obstante, entre 2017 y 2024 se observa un aumento en ambos componentes: la **población urbana crece +11,6%**, mientras la **población rural aumenta +44,5%** en el mismo periodo. Este comportamiento se refleja en una variación de la participación rural sobre el total metropolitano, que pasa de **7,5% (2017) a 9,4% (2024)**.

Si bien el peso absoluto del área urbana continúa siendo ampliamente mayoritario, el mayor crecimiento relativo de la población rural sugiere una reconfiguración de la ocupación del territorio en zonas de interfaz urbano–rural, particularmente asociada a áreas de borde y localidades rurales

próximas a los centros urbanos (análisis que se profundiza en el apartado (3.2.1.3. Dinámica Urbano-Rural). Estas dinámicas evidencian un cambio estructural en la forma en que se distribuye la población, generando nuevos desafíos para la provisión de infraestructura, servicios y regulación del uso del suelo, desencadenando en nuevos patrones de localización como es el proceso de peri-urbanización.

Por otro lado, a escala comunal, se aprecian perfiles diferenciados. La Serena concentra el componente rural más significativo del AM LS-CQ. Entre 2017 y 2024 su **población rural aumenta de 20.414 a 29.954 habitantes (+46,7%)**, elevando su **participación rural de 9,2% a 12,0%**. Este aumento se asocia principalmente a localidades y sectores rurales y periurbanos como Altovalsol, El Romero, La Varilla, Alfalfares, Lambert y Quebrada de Talca, donde se observa un crecimiento residencial disperso, de baja densidad y expansión en áreas de transición.

Coquimbo, aun presentando un perfil más urbano, registra también un incremento rural relevante, donde su **población rural crece de 13.180 a 18.600 habitantes (+41,1%)**, y su **participación rural pasa de 5,8% a 7,1%**. Los principales focos rurales se vinculan a Tongoy, Guanaqueros, Pan de Azúcar, El Peñón y sectores del secano costero, donde coexisten asentamientos tradicionales con nuevas ocupaciones residenciales de baja densidad.

Finalmente, de acuerdo con las proyecciones del INE, hacia el año 2035 se espera un crecimiento demográfico sostenido y predominantemente urbano. Para el AM LS-CQ se estima que la población urbana aumentará +25,3% respecto de 2024, mientras que la población rural crecería +11,1% en el mismo período. En términos relativos, la proyección sugiere una participación aproximada de 91,5% urbana y 8,5% rural, lo que implica que, **aunque la población rural seguirá creciendo en valores absolutos, su peso porcentual disminuirá frente al mayor dinamismo del componente urbano**.

A escala comunal, se proyecta una reducción relativa de la ruralidad en La Serena (en proporción, aunque con aumento absoluto), mientras que Coquimbo mantendría el menor nivel de ruralidad del área metropolitana, reafirmando su carácter marcadamente urbano.

En síntesis, el AM LS-CQ se caracteriza por una estructura territorial fuertemente urbanizada y con predominio urbano estable en el tiempo. Entre 2017 y 2024 se registra un incremento relativo mayor del componente rural, aumentando su participación en el total metropolitano. Sin embargo, hacia 2035 se proyecta una aceleración del crecimiento urbano que tendería a reducir nuevamente la participación relativa rural, consolidando un patrón de crecimiento principalmente urbano. Las comunas muestran diferencias relevantes: La Serena mantiene una ruralidad comparativamente más significativa, mientras Coquimbo presenta un perfil más urbano.

Densidad Poblacional Bruta Comunal vs Densidad Poblacional Urbana

(Población total / superficie comunal) vs (Población urbana / superficie urbana)

La distribución de la densidad poblacional en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo presenta un patrón heterogéneo, condicionado por factores geográficos, funcionales y morfológicos. Entre 2017 y 2024 se observa un aumento sostenido de la densidad, tanto bruta (de 1,25 a 1,54 hab/ha) como urbana (de 22,49 a 25,10 hab/ha), con incrementos similares en ambas comunas, aunque levemente mayores en Coquimbo. Este comportamiento refuerza el carácter policéntrico del sistema, donde la concentración poblacional se articula en torno a ejes estructurantes y áreas consolidadas, coexistiendo con zonas de menor intensidad en expansión o de transición rural-urbana.

La distribución espacial de la densidad poblacional en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) evidencia un patrón altamente heterogéneo, estructurado por condicionantes geográficas, funcionales y morfológicas. La topografía costera y de valle, la localización de los corredores de movilidad intercomunal y la diferenciación entre áreas consolidadas y sectores en expansión configuran un sistema en el que la concentración de habitantes no es uniforme.

Tabla 32 Comparación entre Intensidad demográfica según ámbito territorial

Unidad Territorial	Densidad bruta (hab/ha) *		Densidad urbana (hab/ha) **	
	2017	2024	2017	2024
AM La Serena–Coquimbo	**1,25**	**1,54**	**22,49**	**25,10**
Comuna de La Serena	1,06	1,32	22,47	24,66
Comuna de Coquimbo	1,50	1,85	22,51	25,72

* Densidad poblacional bruta (hab/ha) = Población / Superficie comunal total (ha).

** Densidad poblacional urbana (hab/ha) = Población urbana / Superficie urbana delimitada (LU) (ha).

En este capítulo, ambas densidades se entienden como brutas respecto del polígono de referencia (comunal o LU)

Fuente: IDOM con bases del Censo 2017 y 2024, INE y delimitación de área urbana (LU) según Instrumentos de Planificación Territorial vigentes.

Distribución Espacial de la Densidad sobre la Huella Urbanizada

(Población agregada por manzana censal / superficie del Continuo de Construcciones Urbanas – CCU)

Densidad Poblacional sobre el Continuo de Construcciones Urbanas (CCU)[18] [19]

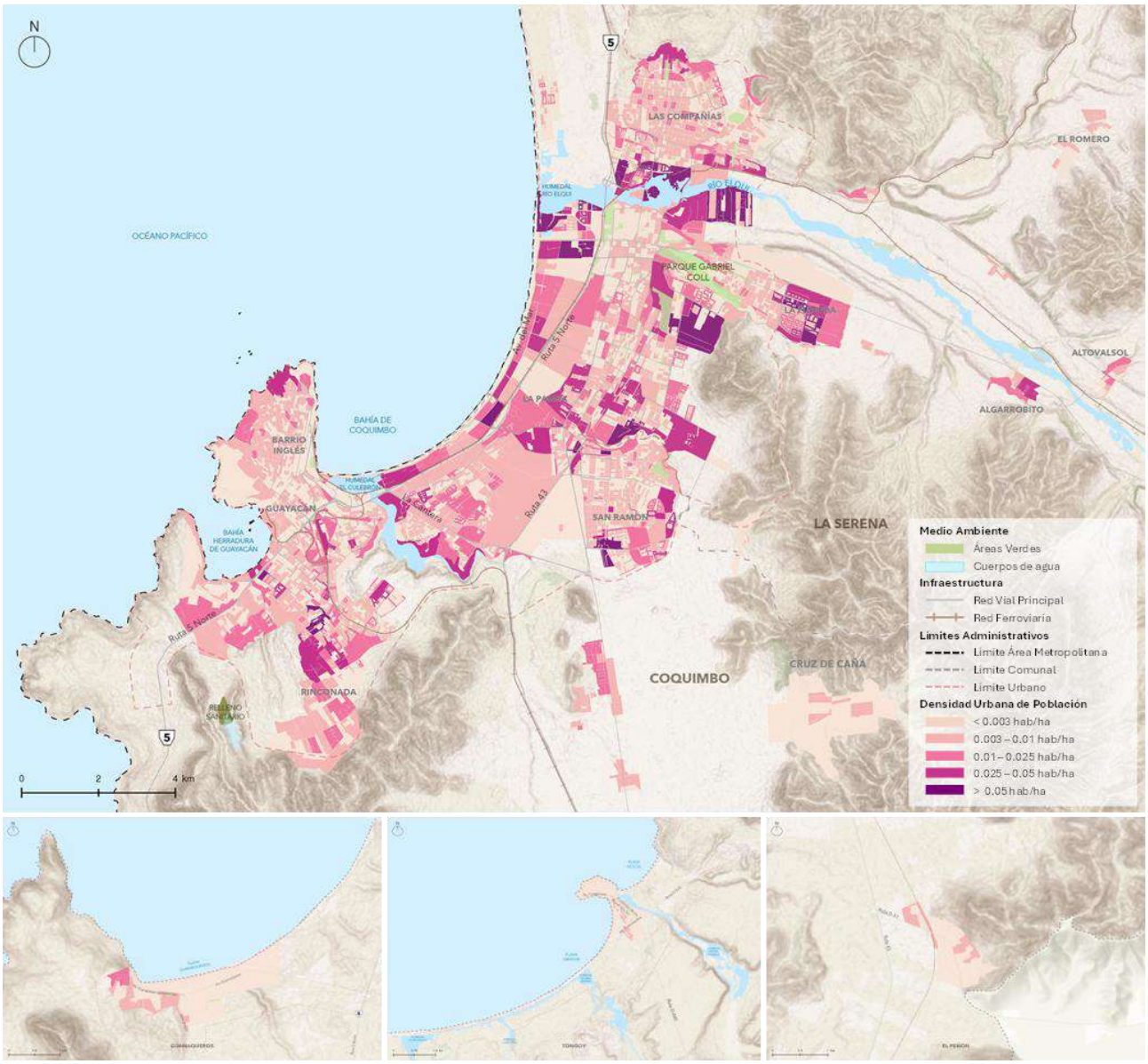
De forma complementaria, se analiza la distribución territorial de la población a un nivel detallado mediante datos desagregados por manzana censal, con el fin de reconocer patrones de concentración demográfica, áreas de expansión urbana dinámica y ejes que articulan el crecimiento del territorio. Este análisis se fundamenta en la huella urbana, entendida como el Continuo de Construcciones Urbanas (CCU), considerado como la base física sobre la cual se desarrolla el proceso de urbanización.

La lectura considera principalmente sectores urbanos consolidados definidos por el Continuo de Construcciones Urbanas (CCU), permitiendo aproximarse a la estructura espacial del poblamiento en el sistema metropolitano y sus dinámicas recientes de crecimiento, aun cuando los ámbitos de transición urbano–rural pueden no ser capturados íntegramente por esta delimitación.La representación cartográfica resultante permite distinguir patrones de concentración y dispersión de la población, junto con su vínculo con áreas consolidadas, sectores en crecimiento y zonas de transición territorial, aportando una visión integrada y territorialmente contextualizada del poblamiento comunal.

[18] En el contexto de planificación urbano-territorial en Chile (MINVU), el Continuo de Construcciones Urbanas (CCU) corresponde a la delimitación de la mancha urbana continua basada en la concentración de edificaciones e infraestructura, estimada mediante análisis geoespacial. Su información se encuentra disponible en geoportales del MINVU y se complementa con datos censales accesibles a través de Redatam del INE.

[19] Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Chile). (2023). *Continuo de construcciones urbanas*. https://ide.minvu.cl/datasets/ccu-2021/explore

Ilustración 50 Mapa de Distribución espacial de la densidad sobre la huella urbanizada (manzana censal)



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025) y MINVU 2025

Tabla 33 Densidad poblacional sobre huella urbana (CCU) (hab/ha)

Unidad Territorial	Superficie Huella Urbana (CCU)(ha)	Población Total (hab)	Población Urbana (hab)	Densidad Poblacional/Huella Urbana(hab/ha)
AM La Serena–Coquimbo	**8.749,7**	**513.860**	**465.306**	**53,18**
Comuna de La Serena	4.121,5	250.141	220.187	53,43
Comuna de Coquimbo	4.628,2	263.719	245.119	52,96

*La densidad poblacional sobre huella urbana se calcula en función de la población urbana de cada unidad territorial y la superficie correspondiente al Continuo de Construcciones Urbanas (CCU), con el fin de asegurar consistencia entre las unidades de análisis.

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

Es importante considerar que este análisis se basa en la delimitación del CCU, por lo que pueden quedar fuera áreas que, aun formando parte de la mancha urbana en términos funcionales y

prediales, no son capturadas por esta definición, especialmente en sectores de extensión urbana y consolidación incipiente. En este sentido, el indicador de densidad poblacional sobre la huella urbana (CCU) expresa la relación entre población y superficie urbanizada, sin incorporar plenamente las áreas de transición recién mencionadas.

Bajo este enfoque, la densidad poblacional sobre la huella urbana permite caracterizar con mayor precisión la intensidad de ocupación del AM LS–CQ en el ámbito del continuo urbano, registrando un valor promedio de 53,18 hab/ha, lo que refleja una ocupación relativamente intensiva del espacio construido en comparación con la densidad bruta.

Las variaciones internas evidencian diferencias entre comunas: La Serena presenta la mayor densidad sobre CCU (53,43 hab/ha), asociada a una mayor concentración residencial en su estructura urbana, mientras que Coquimbo registra un valor levemente inferior (52,96 hab/ha), consistente con una distribución más heterogénea del tejido urbano.

En conjunto, estos indicadores confirman que la mayor parte de la población se concentra en el continuo urbanizado, reforzando el carácter integrado del sistema metropolitano y la relevancia de la huella urbana como base para el análisis de densidad e intensidad de ocupación del territorio.

Zonas de Alta Densidad (≥150–300 hab/ha): Estas áreas concentran el tejido urbano más consolidado y compacto, con ocupación efectiva del suelo, lotes pequeños y continuidad residencial. En general, estas manchas de alta intensidad se ubican en torno a centralidades históricas, corredores estructurantes y áreas con infraestructura instalada, sosteniendo la mayor demanda por servicios urbanos:

Ilustración 51 Barrio Inglés

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Barrio Inglés y casco central de Coquimbo (San Ramón y su entorno):

Se observa una alta intensidad residencial asociada a la antigüedad del tejido, trama regular y ocupación completa de manzanas. El relieve en cerros bajos circundantes y la proximidad a centralidades y servicios refuerzan esta concentración.

Ilustración 52 Sector Las Compañías

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Ilustración 53 Sector Oriente La Florida, La Serena

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Las Compañías (La Serena, al norte del Río Elqui):

Gran polígono residencial consolidado con alta concentración poblacional en conjuntos unifamiliares y barrios históricos. El mapa muestra una mancha densa, continua y extensa, que actúa como subcentro poblacional del conurbano.

La Florida (La Serena, sector oriente):

El patrón visible es de densidades intermedias-altas en consolidación, vinculado a proyectos habitacionales recientes. La ocupación es creciente y la trama se integra progresivamente al continuo metropolitano.

Zonas de Densidad Media (75–150 hab/ha): Conforman gran parte del tejido metropolitano consolidado. Predominan barrios unifamiliares con ocupación plena sin verticalización significativa. En el mapa se reconocen como franjas y áreas contiguas que conectan los núcleos de mayor densidad (entre centros históricos y sectores residenciales intermedios), aportando continuidad urbana, accesibilidad y soporte para equipamientos de escala barrial.

Ilustración 54 El Litre, La Serena

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Zonas de Baja Densidad (<75 hab/ha): Se concentran en bordes urbanos, áreas en transición y sectores con topografía desfavorable o urbanización parcial:

Ilustración 55 Sector Altos de Coquimbo

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Sectores altos de Coquimbo:

Sectores con pendientes pronunciadas y urbanización fragmentada, con lotes extensos o discontinuidades.

Ilustración 56 Calle La Colina

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Sector oriente de La Serena:

Expansión en curso con ocupación parcial y proyectos en distintas fases. (fuera de las áreas ya consolidadas)

Ilustración 57 Calle Valle del Equi, Tongoy

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Tongoy y Guanaqueros:

Su patrón urbano combina tramas unifamiliares extensivas, con lotes medianos a grandes y ocupación discontinua. Alta proporción de segundas residencias, con estacionalidad marcada (población efectiva aumenta en verano). Borde costero urbanizado con baja ocupación permanente y presencia de usos turísticos (comercio/servicios de temporada).

Estructura Sociodemográfica

Este apartado caracteriza la estructura sociodemográfica del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo, analizando su composición por sexo y edad, junto con las dinámicas de ingreso, actividad económica y empleo. Este enfoque permite identificar presiones diferenciadas sobre vivienda, servicios, equipamientos, cuidados, empleo y movilidad.

Composición Poblacional por Sexo

El análisis se realiza para 2017, 2024 y la proyección 2035, evaluando la proporción de mujeres y hombres, la estabilidad o cambios en la relación por sexo y las diferencias comunales dentro del

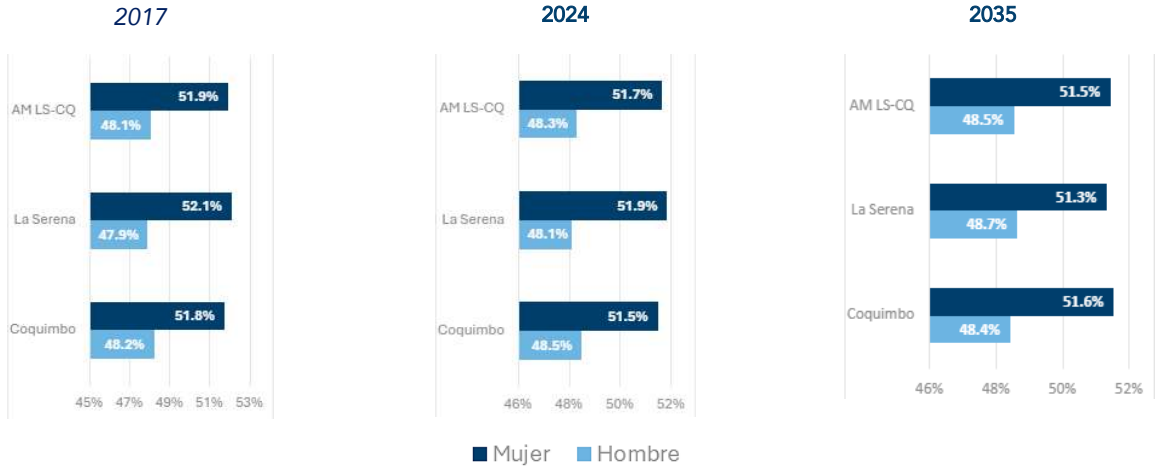
Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ). La composición por sexo en el territorio metropolitano muestra patrones comunes y matices comunales: si bien la estructura parece equilibrada, el seguimiento temporal evidencia una leve pero persistente mayoría femenina, lo que permite reconocer tendencias de **transición demográfica** y cambios en la forma de la pirámide poblacional a escala **metropolitana y comunal**.

Tabla 34 Población por sexo

Unidad Territorial	Censo 2017		Censo 2024		Proyección 2035	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
AM La Serena–Coquimbo	**215.708**	**233.076**	**248.333**	**265.527**	**307.906**	**326.350**
Comuna de La Serena	105.836	115.218	120.407	129.734	151.409	159.797
Comuna de Coquimbo	109.872	117.858	127.926	135.793	156.497	166.553

Fuente: IDOM con base en Censos de Población y Vivienda (INE, 2017 y 2024) y proyección de población al año 2035 (INE, 2025).

Ilustración 58 Proporción de mujeres y hombres según Censos 2017, 2024 y proyección 2035



Fuente: IDOM con base en datos del CENSO 2017,2024 y proyección 2035, INE; Reportes Comunales BCN (tabulados por sexo y comuna).[20]

En 2017, el área metropolitana registraba 215.708 hombres y 233.076 mujeres; en 2024 estas cifras aumentan a 248.333 y 265.527; y la proyección 2035 refuerza la misma tendencia con 307.906 y 326.350. **Aunque la brecha por sexo se reduce levemente con el tiempo, persiste una mayoría femenina estable, con las mujeres representando entre 51,5% y 51,9% del total metropolitano** a lo largo de casi dos décadas. Esta constancia es consistente con un territorio en transición demográfica avanzada, donde el mayor peso relativo de mujeres se asocia a su mayor esperanza de vida y, por ende, a su creciente presencia en los tramos de 60 años y más.

[20] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (s.f.). Reportes comunales. https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/index.html

La consistencia de esta tendencia se confirma al examinar el índice de masculinidad (hombres por cada 100 mujeres), donde la comparación territorial muestra que La Serena es la comuna más feminizada (con el IM más bajo en 2017) y la que más se aproxima al equilibrio hacia 2035, mientras que Coquimbo se mantiene alineada con el promedio metropolitano y preserva una estructura levemente más joven. En todos los casos, la IM se mantiene bajo 100, lo que ratifica una mayoría femenina de carácter estructural.

Tabla 35 Índice de masculinidad (IM)

Unidad Territorial	Censo 2017	Censo 2024	Proyección 2035
AM La Serena–Coquimbo	**92,5**	**93,5**	**94,3**
Comuna de La Serena	91,9	92,8	94,8
Comuna de Coquimbo	93,3	94,2	94,0

*Definición: IM=(Hombres/Mujeres) ×100. Donde:
IM< 100 es mayoría femenina; IM= 100 es igual cantidad; IM> 100 es mayoría masculina.
Fuente: IDOM con base en datos del CENSO 2017,2024 y proyección 2035, INE

En términos territoriales, esta estructura tiende a mantenerse estable y no constituye por sí sola una diferenciación espacial marcada, pero sí resulta relevante para interpretar la configuración de hogares, demandas de cuidados y distribución de población en edades activas.

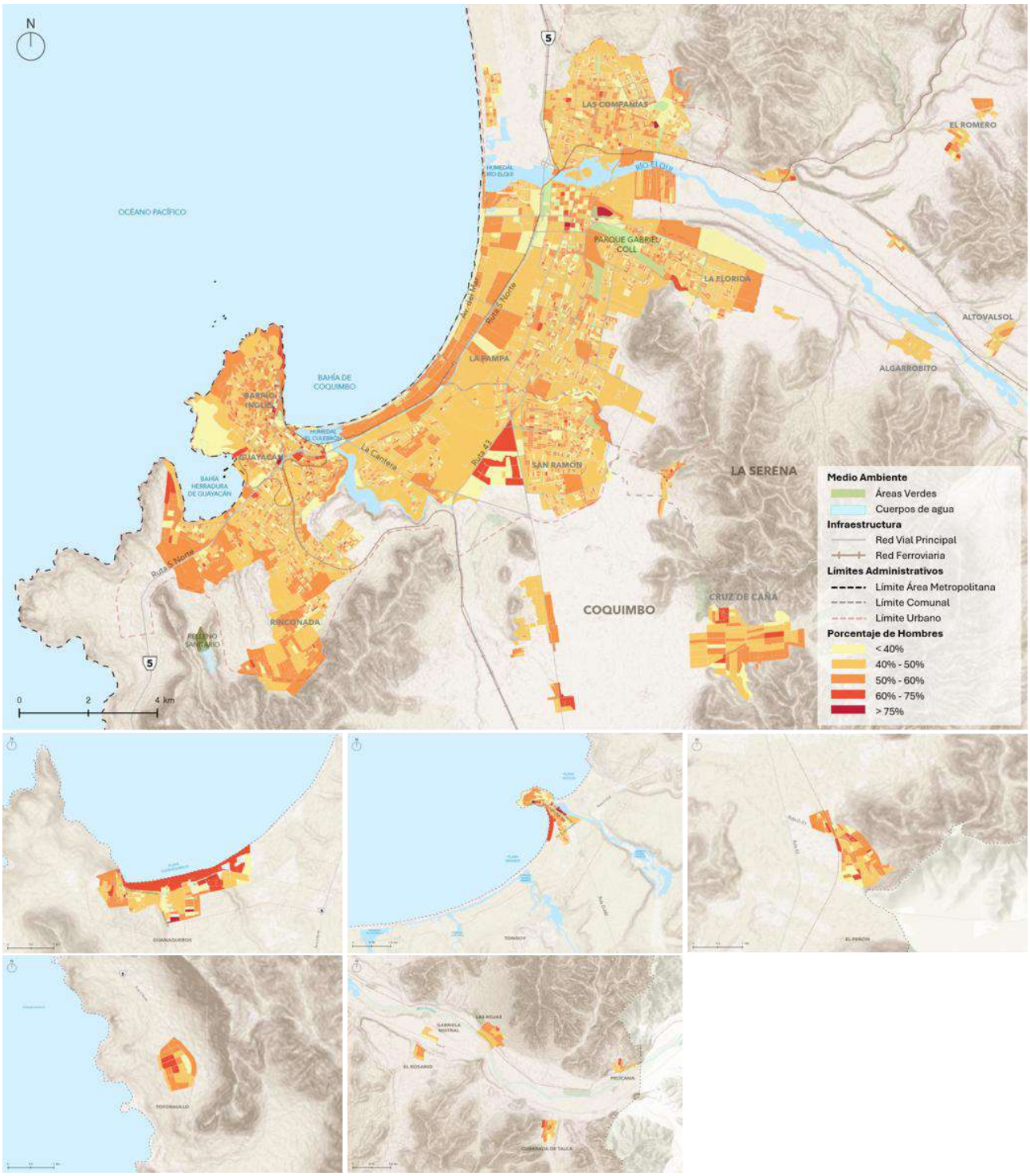
Distribución Territorial de la Población por Sexo

La distribución territorial de la población por sexo a escala de manzana en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo evidencia un patrón mayoritariamente equilibrado, coherente con la estructura demográfica observada a nivel comunal y metropolitano. Predominan amplias áreas sin un sesgo marcado hacia hombres o mujeres, especialmente en sectores residenciales consolidados, lo que da cuenta de una composición relativamente homogénea en el continuo urbano.

La identificación de un sexo predominante en determinadas manzanas responde a diferencias relativas de baja magnitud, por lo que la clasificación cartográfica no representa concentraciones exclusivas, sino variaciones promedio acotadas en la relación entre hombres y mujeres. En términos cuantitativos, estas brechas son reducidas en torno a 1 a 3 personas o 3 puntos porcentuales por manzana lo que refuerza una lectura agregada y no literal de la cartografía.

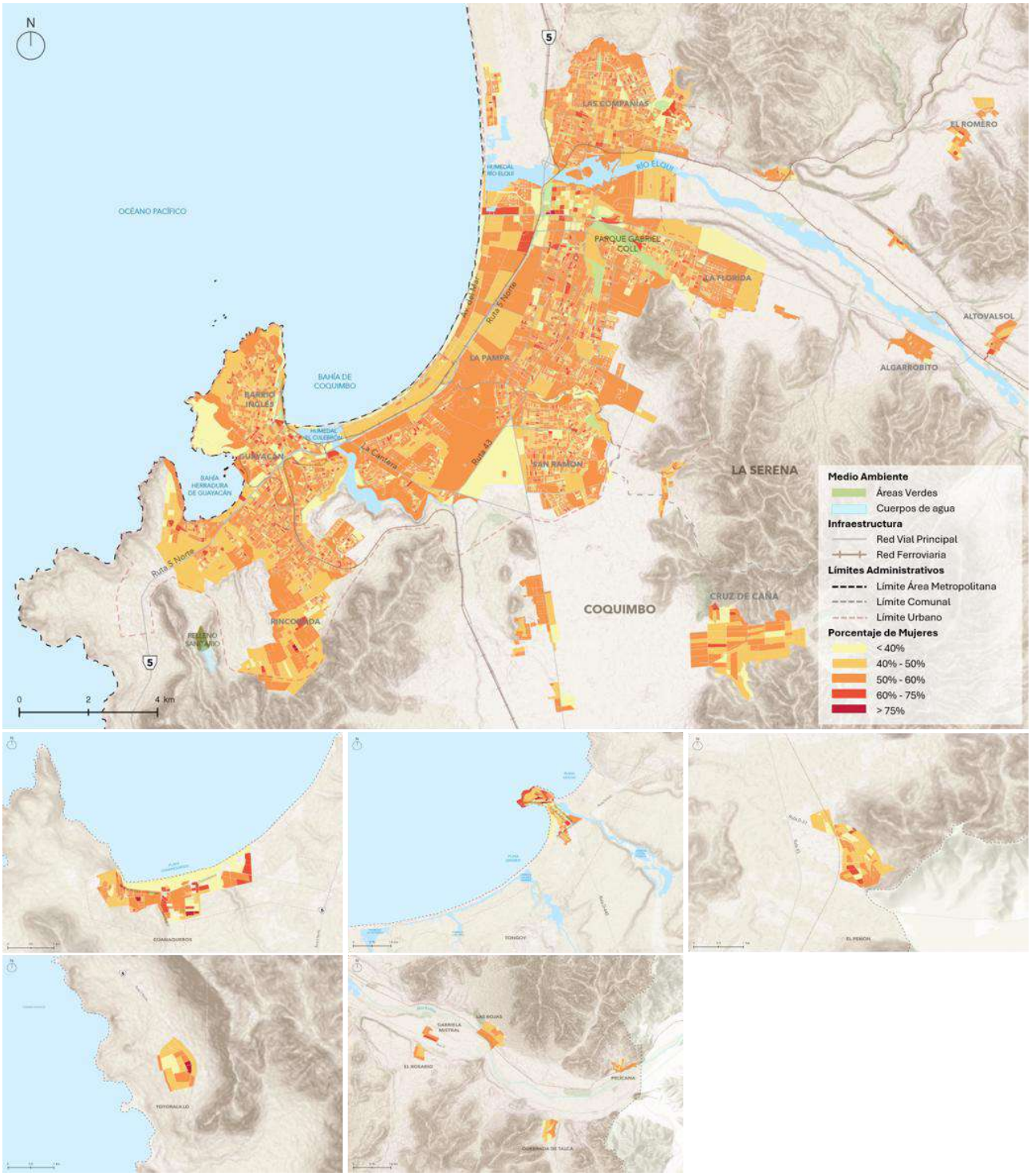
Dentro de este marco general, se observan manzanas con predominio femenino o masculino de manera puntual y dispersa, configurando una distribución fragmentada y de baja concentración espacial. Estas situaciones se asocian principalmente a dinámicas locales como tipologías de vivienda, presencia de equipamientos específicos o características sociodemográficas de determinados barrios más que a procesos de segregación territorial por sexo.

Ilustración 59 Mapa de porcentajes de hombres por manzana censal



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

Ilustración 60 Mapa de porcentajes de mujeres por manzana censal



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE,2025)

En conjunto, la lectura espacial confirma que la mayoría femenina identificada en los Censos se expresa de forma difusa en el territorio, sin traducirse en una diferenciación espacial marcada. De este modo, la distribución por sexo adquiere relevancia principalmente como insumo para la

planificación de servicios urbanos, equipamientos y políticas de cuidado, más que como un factor estructurante del patrón de ocupación del suelo o de la segregación socioespacial.

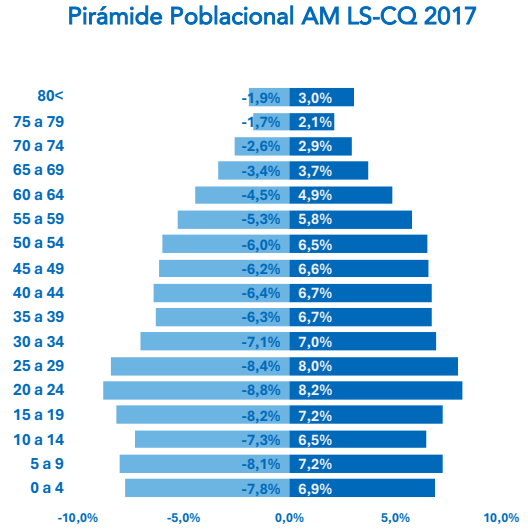
Composición por Edad

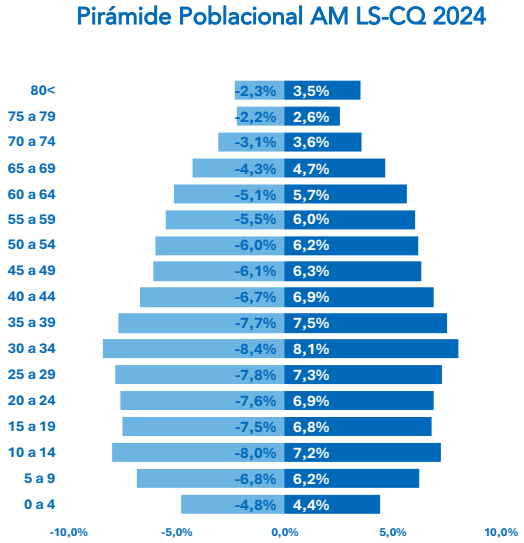
En continuidad con la composición por sexo que muestra un territorio globalmente equilibrado con una mayoría femenina leve y persistente, la distribución por edad permite precisar dónde y cómo esa estructura demográfica se expresa en el espacio urbano. Mientras el patrón por sexo se manifiesta de forma difusa y sin concentraciones extensas, la cartografía etaria revela gradientes más informativos asociados al ciclo de vida.

El análisis considera la distribución por grupos quinquenales y su evolución entre 2017, 2024 y la proyección 2035, reconociendo tendencias de transición demográfica y cambios en la pirámide poblacional a escala metropolitana y comunal. El Área Metropolitana muestra un crecimiento sostenido, con una aceleración proyectada hacia 2035. Este aumento implica mayor demanda futura por vivienda, servicios urbanos, transporte y equipamientos sociales.

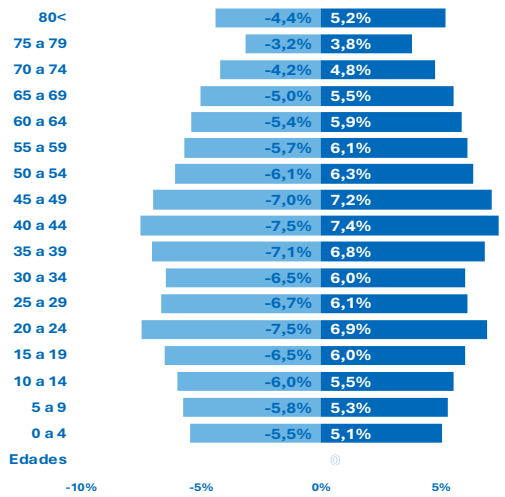
A partir de los datos de 2017, 2024 y 2035, se identifican transformaciones relevantes en la estructura etaria, observables en los tres gráficos de pirámide poblacional:

Ilustración 61 Pirámide Poblacional 2017-2024 y 2035





Pirámide Poblacional AM LS-CQ Proyección 2035



Fuente: IDOM con base en datos del CENSO 2017,2024 y proyección 2035, INE

Entre 2017 y 2024, <u>los grupos de 0 a 14 años</u> reducen su peso relativo tanto en hombres como mujeres. En 2017 destacan porcentajes cercanos al –8% en hombres y +7% en mujeres, mientras que en 2024 estos valores tienden a disminuir (–4,8% a –8,0% en hombres y 4,4% a 7,2% en mujeres). Para 2035, aunque la proyección muestra un leve repunte en valores absolutos, la proporción relativa se mantiene contenida, con porcentajes que oscilan entre –6,0% y –5,5% en hombres y entre 5,5% y 5,1% en mujeres. En consecuencia:

- Se refleja un proceso de desCenso sostenido de la natalidad, alineado con la transición demográfica avanzada del área metropolitana.
- Se proyecta una menor proporción de población infantil, implicando ajustes en la demanda por jardines infantiles, educación básica y programas de apoyo a la primera infancia.

<u>Los grupos entre 20 y 39 años</u> muestran el mayor peso relativo tanto en 2017 como en 2024, concentrándose en porcentajes cercanos al –8% a –7% en hombres y 7% a 8% en mujeres. En 2024 este segmento crece en términos absolutos, destacando la presencia creciente de población económicamente activa joven. Para 2035 se proyecta una recomposición interna donde los grupos de 20 a 24 y 35 a 39 años mantienen altos porcentajes relativos. Además, los grupos de 25 a 34 años disminuyen levemente su proporción, pero siguen siendo un componente clave del crecimiento total. En consecuencia:

- Se evidencia una fuerte atracción del Área Metropolitana para población en edad laboral, lo que responde a oportunidades de empleo, educación superior y acceso a servicios.
- Este comportamiento sostiene la demanda por vivienda, transporte público, equipamientos urbanos y proyectos de regeneración o densificación.

Los grupos mayores de 60 años muestran un cambio muy significativo entre los tres períodos analizados. En 2017, los tramos de 60+ presentaban porcentajes moderados (–4,5% a –1,9% en hombres; 4,9% a 3,0% en mujeres); mientras que para el 2024 se incrementa el peso relativo, con asCensos notorios en 70 a 79 años y 80+. Se observa que ya para el 2035 se consolida un envejecimiento más acelerado, especialmente en: 65 a 69 años (–5,0% y 5,5%); 70 a 74 años (–4,2% y 4,8%); 75 a 79 años (–3,2% y 3,8%) y en los grupos de 80 y más (–4,4% y 5,2%), destacando el aumento absoluto más significativo.

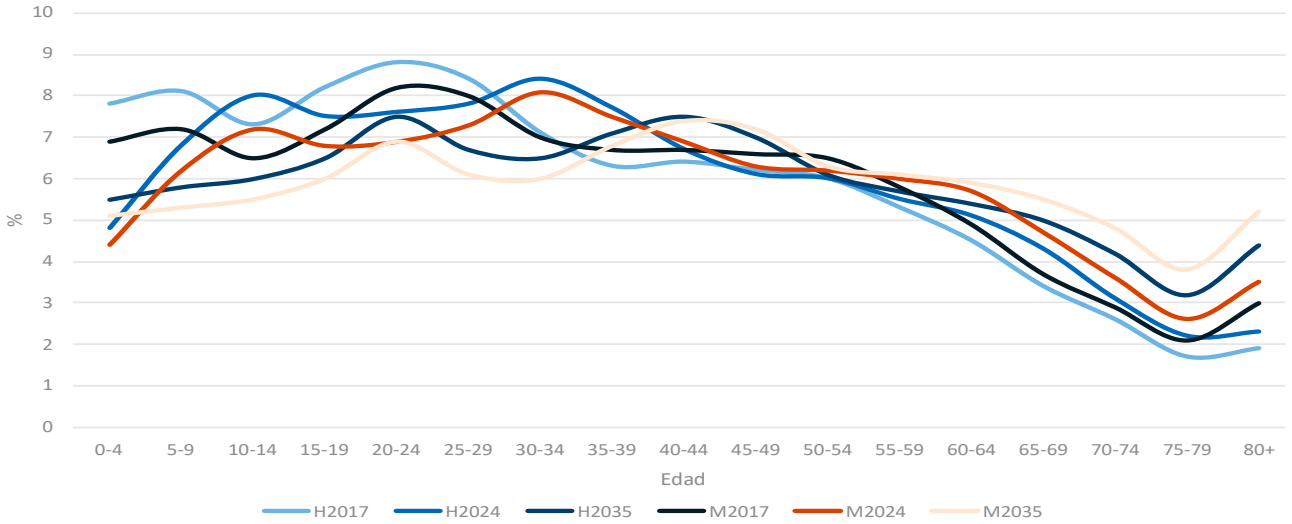
- Se refleja una **transición demográfica avanzada**, con mayor esperanza de vida y cohortes numerosas envejeciendo a lo largo del período.
- La creciente proporción de adultos mayores proyecta mayor demanda por servicios de salud especializados, infraestructura de cuidados, accesibilidad universal y programas de envejecimiento activo y apoyo domiciliario.

Transformación Global de la Pirámide

La evolución conjunta de los años 2017, 2024 y la proyección 2035 revela una transición clara desde una pirámide más expansiva hacia una estructura progresivamente constrictiva. En 2017 aún se observa una base ancha y un estrechamiento sostenido hacia las edades mayores, característica de una población con mayor recambio generacional. Para 2024 esta forma comienza a modificarse: la base se reduce, el centro de la pirámide (población entre 30 y 49 años) se ensancha y la cúspide se vuelve más evidente.

Al proyectarse hacia el año 2035, la conformación demográfica adquiere una forma más envejecida, donde los grupos sobre los 60 años crecen en proporción y volumen, mientras que las cohortes infantiles continúan disminuyendo. Esta transformación está alineada con patrones metropolitanos avanzados, donde la reducción de la fecundidad y el aumento sostenido de la esperanza de vida generan un perfil más envejecido y concentrado en edades adultas medias, similar a lo que ocurre en el resto del país.

Ilustración 62 Comparación combinada de estructura por edad entre Hombres y Mujeres (2017-2024-2035)

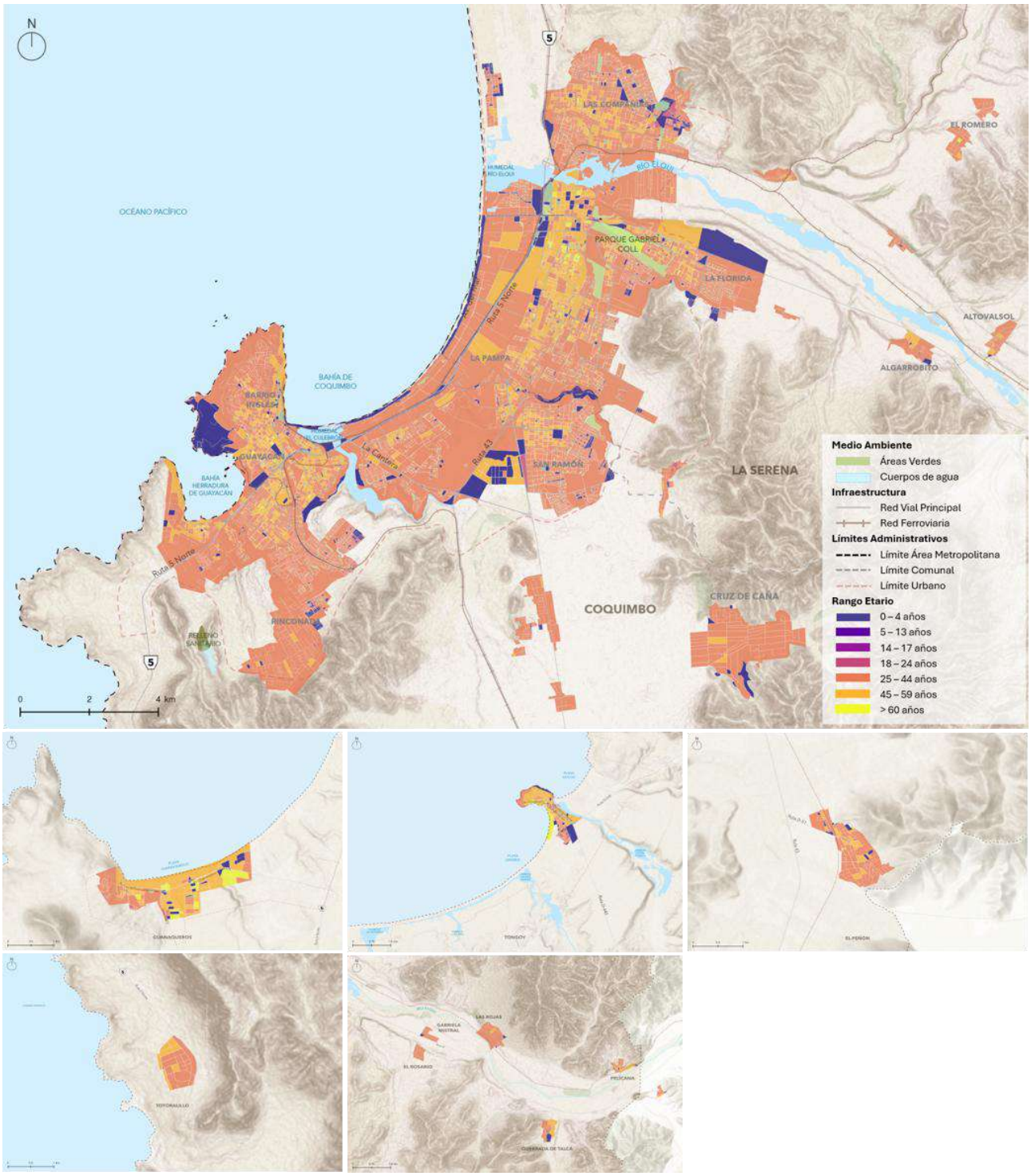


Fuente: IDOM con base en datos del CENSO 2017,2024 y proyección 2035, INE

Distribución Territorial de la Población por Edad

La distribución territorial de la población por edad a escala de manzana en el AM LS-CQ refleja de manera espacial los principales rasgos de la transición demográfica observada a nivel metropolitano. En términos generales, el territorio urbano continuo presenta una **alta presencia de población en edades adultas**, **particularmente entre los 25 y 59 años**, configurando un patrón relativamente homogéneo en los sectores residenciales consolidados y en las áreas de mayor densidad urbana.

Ilustración 63 Mapa de grupos etarios predominantes por manzana



Fuente: IDOM con base en el Censo 2024

Se evidencia que los **grupos en edad laboral constituyen el componente dominante del tejido urbano**, extendiéndose de forma amplia tanto en La Serena como en Coquimbo. Esta distribución es coherente con el rol del área metropolitana como polo de atracción residencial, laboral y educativa, y sustenta la presión sostenida sobre la demanda por vivienda, movilidad cotidiana y equipamientos urbanos asociados a la vida productiva y de servicios.

Por su parte, la **población infantil y adolescente (0 a 14 años) presenta una presencia territorial más acotada y fragmentada**, concentrándose principalmente en sectores residenciales específicos y áreas de expansión urbana reciente. Este patrón espacial es consistente con la reducción sostenida de la natalidad y con una menor participación relativa de estas cohortes en la estructura demográfica total, sin conformar concentraciones extensas a escala metropolitana.

En contraste, los **grupos de mayor edad (60 años y más) muestran una distribución territorial más visible en sectores consolidados, particularmente en áreas centrales y barrios de mayor antigüedad**, donde se concentran mejores niveles de acceso a servicios, equipamientos de salud y redes de apoyo urbano. Este patrón refuerza la lectura de un **proceso de envejecimiento progresivo del territorio**, que comienza a expresarse de forma diferenciada en el espacio urbano.

En conjunto, la lectura territorial confirma que la estructura etaria del AM LS-CQ se caracteriza por una **predominancia de edades adultas**, una base infantil en contracción y una presencia creciente de población mayor, configurando un patrón espacial coherente con una transición demográfica avanzada. Estas diferencias no constituyen una segregación etaria estricta, pero sí introducen **gradientes territoriales relevantes** para la planificación urbana, en función de las distintas demandas asociadas a cada grupo de edad.

En síntesis, la distribución territorial por edad confirma un AM LS-CQ predominantemente adulto, con base infantil más acotada y una presencia creciente de personas mayores en áreas consolidadas; estas señales espaciales constituyen el soporte para traducir la transición demográfica en requerimientos concretos de planificación, abordados en el apartado de *Implicancias territoriales y de planificación*.

Implicancias Territoriales y de Planificación

La transición demográfica del AM LS-CQ tiene efectos directos sobre la planificación urbana y la provisión de servicios. La reducción sostenida de la población infantil anticipa menores presiones de expansión escolar, aunque refuerza la necesidad de políticas más focalizadas de bienestar y primera infancia. En paralelo, la consolidación de la población en edad de trabajar mantiene una demanda sostenida por vivienda, movilidad cotidiana, transporte público y equipamientos asociados a la vida laboral y educativa.

A su vez, el incremento acelerado de la población de 60 años y más proyecta requerimientos crecientes de salud especializada, infraestructura de cuidados, accesibilidad universal, espacio público inclusivo y oferta habitacional adaptable, lo que exige políticas de largo plazo. La convergencia de estas tendencias obliga a avanzar hacia una planificación más equilibrada entre crecimiento, envejecimiento y sostenibilidad del sistema metropolitano.

En términos comunales, las diferencias son acotadas pero relevantes: La Serena tiende a concentrar una mayor proporción de personas mayores (asociada a su rol residencial y de servicios), mientras Coquimbo registra una presencia ligeramente superior de población en edad laboral (vinculada a su matriz portuaria, logística y comercial). Por ello, La Serena requiere un énfasis mayor en envejecimiento activo y cuidados, y Coquimbo en soluciones de vivienda, empleo y movilidad para población económicamente activa. En conjunto, ambas comunas avanzan hacia un patrón convergente de envejecimiento, con matices según su función urbana.

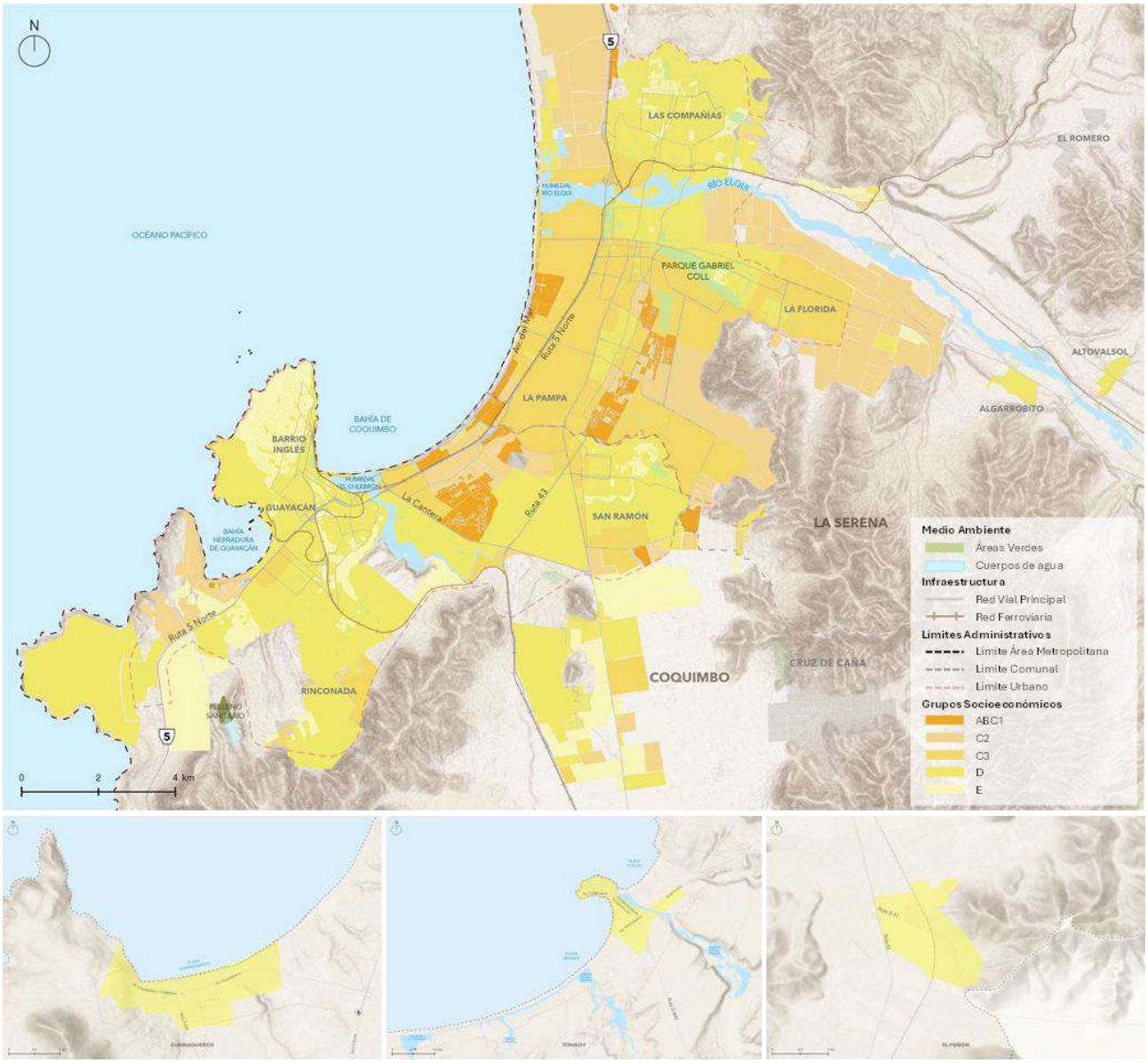
En síntesis, la estructura por sexo y edad permite describir el perfil demográfico del AM LS-CQ, pero no explica plenamente los mecanismos que lo producen ni cómo se organiza espacialmente. En consecuencia, los apartados siguientes profundizan en la dinámica migratoria y en la dinámica urbano–rural factores clave en la redistribución de población y la expansión urbana y complementan con una lectura socioeconómica orientada a reconocer desigualdades, concentraciones y patrones socioespaciales a escala metropolitana.

Estructura Socioeconómica

Distribución por Grupos Socioeconómicos (GSE)

La configuración socioespacial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se estructura a partir de patrones históricos de localización residencial, presiones inmobiliarias recientes y condiciones geográficas que han guiado la expansión urbana. El análisis del mapa de distribución de Grupos Socioeconómicos (GSE) permite identificar una diferenciación territorial clara entre sectores costeros, áreas centrales consolidadas y periferias en crecimiento, revelando un sistema urbano que combina continuidad metropolitana con marcadas desigualdades en oportunidades urbanas.

Ilustración 64 Mapa Grupos Socioeconómicos AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en información de SECTRA, 2022

Grupos ABC1 – C2

La presencia de hogares de mayores ingresos se dispone en un corredor relativamente continuo asociado al borde costero, reforzando la valorización inmobiliaria del litoral como un activo urbano clave. Tanto en La Serena como en Coquimbo, el frente costero actúa como un eje estructurante que concentra desarrollos residenciales consolidados, condominios de densidad media y equipamiento orientado al turismo y recreación.

En la comuna de La Serena, el grupo ABC1 se dispone de forma relativamente continua y lineal sobre el frente costero, en áreas de alta demanda residencial, con acceso a servicios turísticos y cercanía a la trama vial principal. De manera complementaria, sectores interiores como **Los Hibiscus** y **San Joaquín** han experimentado procesos de expansión con oferta dirigida a dicho segmento. En la misma comuna, el grupo C2 se localiza en sectores puntuales, destacando **El Milagro** –en torno a Cerro Grande– y **Serena Norte**.

En la comuna de Coquimbo, el grupo ABC1 se presenta de forma intermitente sobre el borde costero –entre el limite comunal con La Serena y calle Geronimo Mendez–, asimismo se presenta en sectores interiores, principalmente en sector **Rosario de Peñuelas**. El grupo C2, se localiza en el sector poniente del borde costero en **Playa La Herradura** y en ciertos lugrares del sector Peñuelas. En este contexto, se observa un desarrollo residencial basado en condominios y proyectos de mayor estándar, configurando un proceso de crecimiento que combina la valorización del borde costero con la incorporación progesiva de sectores interiores.

Ilustración 65 (1) Av. del Mar, La Serena (2) Av. Costanera, La Herradura, Coquimbo

Fuente: Google Earth, © Google 2025

Este patrón responde a la alta demanda y atractivo del suelo costero, la concentración de servicios complementarios (gastronomía, comercio, hotelería) y conectividad directa mediante ejes viales metropolitanos. Asimismo, su progresiva extensión hacia sectores interiores, refleja un proceso de expansión de ventajas urbanas, configurando áreas residenciales con alta calidad de vida percibida.

Grupos C3

El GSE **C3**, correspondiente a segmentos medios con menor capacidad adquisitiva que el C2, articula una franja de transición socioeconómica entre las áreas de mayor ingreso y las periferias urbanas. Este patrón de localización es característico de ciudades intermedias dinámicas, donde los sectores medios participan activamente en la expansión urbana reciente, particularmente en zonas con oferta de viviendas nuevas y conjuntos habitacionales de escala media.

En la comuna de La Serena, el sector **La Pampa** constituye un territorio urbano extenso y heterogéneo, donde coexisten distintos grupos socioeconómicos, con predominio de uso residencia mixto y de equipamientos asociados a los principales ejes viales. Específicamente el grupo C3 se sitúa en el lado poniente de Av. Balmaceda, corredor predominantemente comercial. En este sentido, se observa que el grupo C3 se vincula a entornos funcionales, orientando su localización hacia áreas bien conectadas, aunque con menor valorización que el borde costero. Asimismo, el sector **La Florida** presenta predominancia de C3, en coexistencia con segmentos de mayor vulnerabilidad hacia el poniente y mejores condiciones hacia el oriente. En conjunto, estos sectores funcionan como espacios de transición y articulación socioeconómica, donde la mixtura de usos contribuye a la heterogeneidad y a la integración de distintos niveles de ingreso dentro de la estructura urbana.

En la comuna de Coquimbo, los sectores de **San Ramón** y **áreas interiores intermedias** presentan una fuerte presencia de C3, evidenciando procesos de expansión residencial planificada, diversificación de la oferta habitacional en rango de precios intermedios y cercanía relativa a los centros urbanos, pero con infraestructura aún en consolidación.

Ilustración 66 (1) La Pampa, La Serena (2) San Ramón, Coquimbo

Fuente: Google Earth, © Google 2025

En este contexto, la distribución del C3 configura un "anillo metropolitano medio", que aporta estabilidad demográfica y articula buena parte de la movilidad laboral y comercial entre ambos polos urbanos.

Grupos D

El GSE D se distribuye mayoritariamente en las periferias altas y en áreas de urbanización histórica asociadas a menor disponibilidad de infraestructura. Si bien tradicionalmente la vulnerabilidad ha sido más pronunciada en sectores periféricos distantes de las centralidades (como Las Compañías), el análisis detallado del mapa revela una presencia más amplia y diversa de zonas GSE D en el territorio metropolitano.

En La Serena, **Las Compañías** continúa siendo el principal enclave de vulnerabilidad, caracterizado por urbanización progresiva, mayor distancia a los servicios y una estructura urbana que depende fuertemente del transporte público.

Ilustración 67 (1) Sector Compañía Alta, La Serena (2) Sector La Rinconada, Coquimbo

Fuente: Google Earth, © Google 2025

En Coquimbo, además de los sectores altos tradicionalmente identificados como de menor ingreso, destacan también como GSE D:

- **Rinconada**, marcada por urbanización de baja densidad y equipamiento insuficiente.
- Gran parte del sector de **San Ramón**, donde coexisten áreas en consolidación con sectores históricamente vulnerables.
- Pueblo de **Guayacán**, situado dentro de la bahía de La Herradura, declarado como Zona Típica, caracterizado como un sector marítimo-minero. Pese a su relevancia patrimonial, mantiene una población residente de menores ingresos, asociada a vivienda antigua y procesos de renovación urbana aún incipientes.

Asimismo, varias localidades costeras históricas del eje sur de Coquimbo Tongoy, Guanaqueros y El Peñón presentan predominancia de GSE D. Su condición se explica por estructuras económicas dependientes del turismo estacional y la pesca artesanal, procesos de urbanización histórica no planificada y una limitada provisión de infraestructura y servicios metropolitanos.

Estas áreas evidencian que la vulnerabilidad socioeconómica no se restringe únicamente a la periferia distante, sino que también se presenta en sectores con funciones productivas relevantes, identidad local consolidada o incluso centralidad relativa dentro del sistema urbano.

Estas áreas presentan desafíos significativos en términos de movilidad, servicios urbanos y cohesión social, lo que refuerza la importancia de políticas de integración metropolitana y mejoras de infraestructura.

Patrones Socioespaciales Metropolitanos

El análisis espacial muestra un patrón consistente con la estructura metropolitana emergente del AM LS-CQ:

- **Corredor litoral de altos ingresos (ABC1–C2)**, fuertemente vinculado a amenidades costeras.
- **Zonas intermedias de GSE medios (C3)** que funcionan como amortiguadoras y articuladoras urbanas.
- **Enclaves de vulnerabilidad (GSE D)** distribuidos tanto en periferias altas como en sectores intermedios con urbanización histórica heterogénea.
- **Localidades costeras periféricas** con roles turísticos y pesqueros, pero con bases socioeconómicas vulnerables.

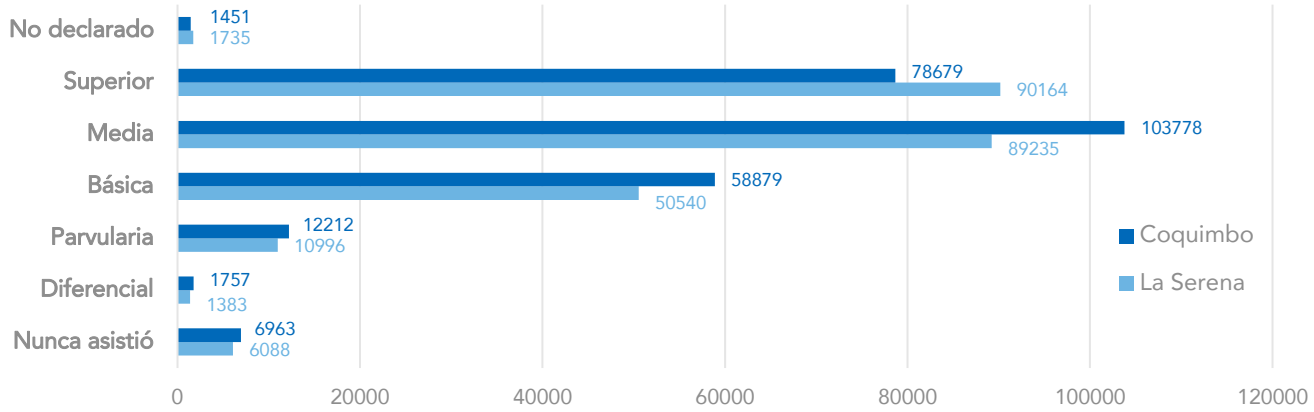
Este ordenamiento reproduce lógicas de segregación residencial características de ciudades con un litoral fuertemente valorizado, en las que el acceso al mar se transforma en un factor determinante de la estructura social.

Finalmente, es necesario comprender que las configuraciones socioeconómicas del AM LS-CQ no pueden comprenderse de manera aislada, sino en relación con su creciente atracción demográfica a escala regional y supra regional. En este contexto, para explicar parte de las tendencias observadas tanto en el ritmo de crecimiento como en su distribución y composición, en el siguiente apartado se analiza la dinámica migratoria, considerando su impacto territorial y funcional en el AM LS-CQ.

Nivel Educacional

El análisis del nivel educacional en las comunas de La Serena y Coquimbo, basado en los datos del Censo 2024 y documentos estratégicos del área metropolitana, permite identificar la configuración social y funcional de este sistema, caracterizando las dinámicas formativas que contribuyen al funcionamiento metropolitano.

Ilustración 68 Nivel educacional en comunas del AM LS-CQ (2024)



Fuente: IDOM con base en datos de Población según nivel educativo más alto alcanzado por región, provincia y comuna (Censo de Población y Vivienda 2024)

La estructura educacional del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo se caracteriza por una alta presencia de población con educación media y superior, configurando un perfil formativo consolidado y relativamente homogéneo entre ambas comunas. Esta composición refleja un territorio con una base educacional amplia, estrechamente vinculada a la disponibilidad de servicios urbanos y al rol regional que desempeña el área metropolitana como nodo articulador dentro del sistema urbano mayor del norte chico.

En el territorio metropolitano, Coquimbo reúne una mayor cantidad de población en los niveles educativos iniciales y medios, lo que configura una base escolar más amplia y un volumen significativo de habitantes cuyo último nivel aprobado no supera la Enseñanza Media. La Serena, por su parte, muestra una presencia más elevada de personas con estudios superiores, en línea con la concentración de universidades, institutos y servicios especializados que la posicionan como el principal polo formativo del área.

En conjunto, esta distribución revela una complementariedad clara en la estructura educacional del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo: mientras Coquimbo aporta una base formativa extensa, especialmente en los tramos de Parvularia a Media, La Serena asume un rol central en la educación superior y en la oferta de servicios avanzados asociados a esta función.

Dinámica Migratoria

La dinámica migratoria del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se sustenta en la convergencia de tres procesos: migración internacional, flujos interregionales e intrarregionales, y una elevada movilidad funcional cotidiana. En conjunto, estos factores consolidan al AMSLC como el principal polo residencial y de servicios del norte chico, reforzando su rol como núcleo articulador

a escala regional. Esta dinámica se traduce en impactos territoriales directos, entre los que destacan:

- una presión sostenida sobre el mercado formal de vivienda,
- la expansión residencial periférica y la densificación selectiva en áreas consolidadas,
- un incremento de la demanda por infraestructura, transporte y servicios urbanos, y
- una mayor integración y dependencia funcional entre La Serena y Coquimbo.

Dado su peso demográfico y funcional, el AM LS-CQ concentra la mayor parte de los movimientos poblacionales aun cuando estos se midan a escala regional. La siguiente tabla sintetiza los principales flujos estimados:

Tabla 36 Síntesis de flujos de población migrante en el AM LS-CQ

Tipo de migración	Magnitud estimada	Rol del AM LS-CQ
Interregional	~82.000 personas	Receptor relevante a escala regional
Intrarregional	~120.000 personas	Principal receptor intrarregional
Internacional	32.515 personas	Polo migratorio regional

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Inmigración internacional, INE [21] ; Minuta regional SERMIG (Servicio Nacional de Migraciones, 2026) [22]

En este capítulo, la dinámica migratoria se aborda desde dos componentes complementarios:

A. **Migración internacional**, que incorpora a la población nacida fuera de Chile y permite caracterizar niveles de recencia, países de origen, perfiles sociodemográficos y patrones de asentamiento.
B. **Migración interna**, que incluye los cambios de residencia dentro del país interregionales e intrarregionales/intra-comunales y explica procesos de redistribución territorial, presión habitacional y reconfiguración funcional del área metropolitana.

La fuente principal de información corresponde al Censo de Población y Vivienda 2024 del INE, utilizando tabulados regionales y comunales, junto con las notas metodológicas asociadas (Ley 17.374 y actualizaciones referidas en tus tablas).

[21] Instituto Nacional de Estadísticas (Chile). (2025). Resultados del Censo de Población y Vivienda 2024: inmigración internacional. https://Censo2024.ine.gob.cl/estadisticas/

[22] Servicio Nacional de Migraciones (Chile). (2026). Minuta: población extranjera residente en la Región Metropolitana de Santiago. https://serviciomigraciones.cl/wp-content/uploads/estudios/Minutas-Region/Metropolitana-de-Santiago.pdf

Migración Internacional

Las dinámicas migratorias constituyen un factor central para comprender tanto el ritmo de crecimiento del AM LS-CQ como su patrón de concentración territorial y expansión urbana. Los flujos migratorios internos e internacionales explican en gran medida la elevada participación del área metropolitana en el crecimiento regional y las transformaciones recientes en su estructura urbana y funcional.

A escala regional, la **Región de Coquimbo registra 44.578 inmigrantes internacionales** (personas nacidas fuera del país), lo que representa el **5,4% de la población total regional**. Esta población presenta una composición por sexo equilibrada, con un leve predominio femenino: 23.063 mujeres (51,7%) y 21.515 hombres (48,3%), equivalente a una razón de 93,3 hombres por cada 100 mujeres.

*Del total regional, **32.515 personas residen en las comunas de La Serena y Coquimbo**, consolidando al Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) como el principal polo receptor de inmigración internacional de la región y evidenciando su rol estratégico en la dinámica migratoria regional, tanto en términos demográficos como urbano-territoriales.*

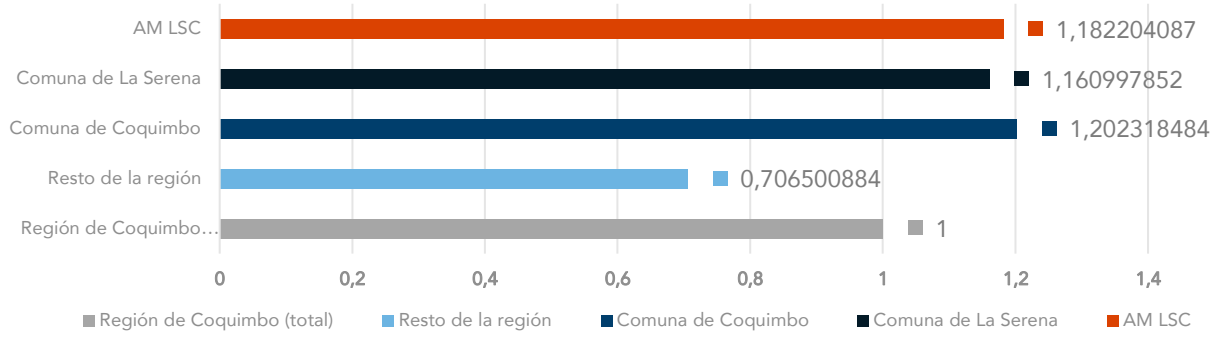
Tabla 37 Población inmigrante internacional en el AM LS-CQ 2024

Unidad Territorial	Población Total	Inmigrantes internacionales	% sobre población propia	% del total regional inm int
Región de Coquimbo	832.864	44.578	5,4%	100%
AM La Serena–Coquimbo	**513.860**	**32.515**	**6,3%**	**72,9%**
Comuna de La Serena	250.141	15.544	6,2%	34,9%
Comuna de Coquimbo	263.719	16.971	6,4%	38,1%

Fuente: IDOM con base en Censo 2024 – Inmigración internacional, INE; Minuta regional SERMIG – Región de Coquimbo.

A partir de los datos, es posible observar un patrón de concentración y sobrerrepresentación metropolitana, donde: el AM La Serena–Coquimbo reúne 61,7% de la población regional (513.860 de 832.864), pero **concentra 72,9% de los inmigrantes internacionales** (32.515 de 44.578), es decir, presenta una concentración relativa de inmigración internacional superior a su peso demográfico, **captando alrededor de un 18 % más inmigrantes de lo esperable** según su participación en la población regional (relación ≈ 1,18).

Ilustración 69 Gráfico de Índice de concentración relativa de inmigración internacional (obs/esp)



* Índice (obs/esp) = (% inmigración regional) / (% población regional). Base=1 indica proporción esperada. Valores superiores a 1 indican sobrerrepresentación y valores inferiores a 1, subrepresentación.

Fuente: IDOM

En contraste, el resto de la región presenta subrepresentación (≈0,71), **evidenciando un patrón de concentración metropolitana**. La Región de Coquimbo toma el valor 1 por ser el total de referencia (100% de población y 100% de inmigración).

A escala comunal, el **fenómeno es altamente equilibrado entre ambas comunas**, con una ligera primacía de Coquimbo, que aporta 38,1% del total regional versus 34,9% de La Serena, y dentro del área metropolitana concentra 52,2% de los inmigrantes del AM (16.971) frente a 47,8% en La Serena (15.544). En términos de intensidad, ambas comunas presentan proporciones muy similares sobre su propia población (6,4% Coquimbo y 6,2% La Serena), lo que refuerza la idea de un polo de atracción compartido más que de una concentración en una sola comuna.

Complementariamente, en relación con la proporción de la población total del AM, las personas inmigrantes en **La Serena equivalen a 3,02% de la población metropolitana y en Coquimbo a 3,30%**, sumando el 6,3% del AM; esto evidencia que la presión/demanda asociada a la inmigración (servicios, vivienda, integración laboral) se distribuye territorialmente en proporciones comparables entre ambas comunas, con una leve mayor carga relativa en Coquimbo. Dado que el AMSLC concentra el 72,9% de la inmigración regional, el perfil regional constituye una aproximación razonable del perfil metropolitano, aunque no permite confirmar si la mayor dependencia relativa se intensifica o atenúa a escala comunal.

Perfil de la Población Extranjera

País de Nacimiento: En 2024, la composición de la inmigración internacional en ambas comunas está fuertemente dominada por población nacida en Venezuela, aunque con matices relevantes. La Serena presenta una mayor concentración relativa de origen venezolano (50,3%; 7.816 personas) que Coquimbo (45,1%; 7.662), es decir, una diferencia de 5,2 puntos porcentuales pese a que los volúmenes absolutos son muy similares. En segundo lugar, Colombia mantiene un peso prácticamente equivalente en ambas comunas (La Serena 17,9%; Coquimbo 17,6%), con mayor número absoluto en Coquimbo (2.982) que en La Serena (2.790), consistente con un total migrante levemente superior en Coquimbo (16.971 vs 15.544).

Las diferencias más claras aparecen en los "terceros" y "cuartos" orígenes: Coquimbo concentra relativamente más población de Bolivia (7,8%) y Haití (6,5%), mientras que La Serena incorpora a Argentina (5,7%) entre sus principales países de nacimiento y muestra una estructura algo más concentrada en los dos primeros orígenes. Perú aparece con proporciones similares (Coquimbo

6,0%; La Serena 5,8%), y el grupo "Otros" es mayor en Coquimbo (17,0%) que en La Serena (14,9%), sugiriendo una mayor diversidad relativa de orígenes en la primera.

Gráfico 1 Inmigrantes internacionales por país de nacimiento (2024) - La Serena

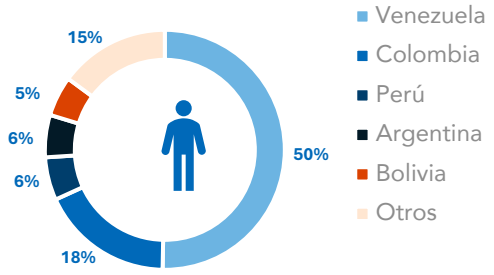
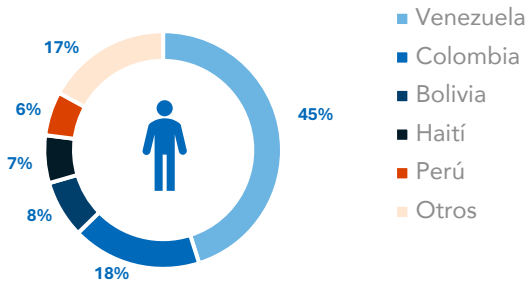


Gráfico 2 Inmigrantes internacionales por país de nacimiento (2024) - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Inmigración internacional

Recencia de arribo: A escala regional, la inmigración internacional muestra un carácter marcadamente reciente, donde el **75,3% de las personas nacidas en el extranjero llegó al país entre 2017 y 2024**, con una concentración especialmente alta en el periodo 2017–2019 (31,7%), lo que implica que tres de cada cuatro inmigrantes internacionales corresponden a llegadas de los últimos años. A partir de ese período, se observa una desaceleración progresiva en los periodos 2020–2022 y 2023–2024.

Tabla 38 Distribución por cohortes (peso relativo) - Región de Coquimbo

Periodo de llegada	Población Total	%
2023–2024	6.690	15,0%
2020–2022	12.771	28,6%
2017–2019	14.111	31,7%
2014–2016	4.020	9,0%
2010–2013	2.486	5,6%
2000–2009	2.265	5,1%
1990–1999	1.118	2,5%
Antes de 1990	947	2,1%
No declarado	170	0,4%

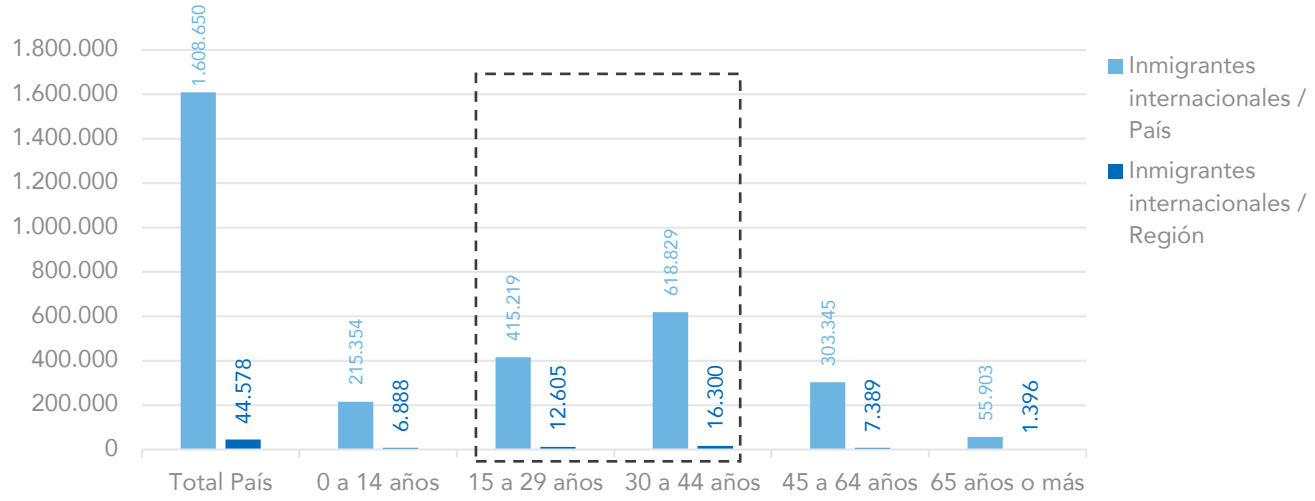
Fuente: IDOM con base en datos del INE, Censo 2024 – Inmigración internacional

Este patrón da cuenta de un ciclo migratorio reciente y altamente concentrado en el tiempo, cuyas implicancias sobre la demanda de vivienda, los procesos de integración y la provisión de servicios urbanos tienden a persistir más allá del momento de llegada.

Estructura Etaria y Dependencia: Se observa una alta concentración en edades activas. A escala regional, en Coquimbo, **casi dos tercios de los inmigrantes internacionales se ubican en el tramo 15–44 años (64,8%), lo que confirma un perfil predominantemente laboral y residencialmente**

activo, con efectos directos sobre la demanda de arriendo, la movilidad cotidiana y el uso intensivo de servicios urbanos.

Ilustración 70 Inmigrantes internacionales por Grupos de edad según país y región



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Inmigración internacional (INE, 2025)

Al ampliar el análisis al conjunto de la población en edad potencialmente activa (15–64 años), se observa que Coquimbo alcanza una participación de 81,4%, valor muy cercano al promedio nacional (83,1%). Sin embargo, esta leve diferencia implica que, dentro de la inmigración internacional, la región presenta una proporción relativamente mayor de población dependiente entendida como personas menores de 15 años y mayores de 64 años en comparación con el total país.

En términos agregados, la dependencia (0–14 + 65+ como % del total inmigrante) equivale a:

- Región de Coquimbo: 100% – 81,4% = **18,6%**
- Chile: 100% – 83,1% = **16,9%**
- **Diferencia: +1,7 puntos porcentuales** (Región de Coquimbo – Chile)

Si bien se trata de una brecha acotada, resulta relevante desde una perspectiva urbana, ya que indica que la **inmigración internacional en la región no se compone exclusivamente de población laboral, sino que incorpora también niños, niñas y personas mayores**, con implicancias para la demanda de educación, cuidados, salud primaria y servicios sociales, particularmente en áreas de alta concentración migratoria.

Nivel educacional: Finalmente, desde una perspectiva socioeconómica, la población inmigrante de 18 años o más presenta niveles de escolaridad promedio elevados en ambas comunas del área metropolitana, alcanzando 13,3 años en La Serena y 12,5 años en Coquimbo. Estos valores, comparables e incluso superiores al promedio regional, dan cuenta de la heterogeneidad del capital humano migrante y de su potencial incidencia en la configuración socioespacial del AMSLC, tanto en términos de inserción laboral como de diferenciación territorial.

Tabla 39 Años escolaridad promedio (18+) de la población migrante AM LS-CQ 2024

Unidad Territorial	Años escolaridad promedio (18+)
País	12,9
Región de Coquimbo	12,6
Área Metropolitana La Serena–Coquimbo	**12,9**
Comuna de La Serena	13,3
Comuna de Coquimbo	12,5

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Escolaridad inmigrante internacional (INE, 2025)

Registros Administrativos: En el AM LS-CQ, las residencias temporales (RT) muestran un crecimiento sostenido, con aumentos simultáneos en ambas comunas (La Serena +30%, Coquimbo +18%) y un perfil común: jóvenes 18–29 años, predominio venezolano y colombiano, con mayor presencia haitiana en Coquimbo. Las RT otorgadas también crecen, aunque más lento, destacando mayor dinamismo en La Serena. En contraste, las residencias definitivas (RD) caen en todo el AM LS-CQ, con desCensos más pronunciados en Coquimbo, evidenciando una transición hacia mayor temporalidad migratoria.

Finalmente, las nacionalizaciones aumentan en solicitudes en ambas comunas, pero sus otorgamientos disminuyen, mostrando rezagos administrativos comunes al área metropolitana.

Tabla 40 Migración — Residencias Temporales, Definitivas y Nacionalizaciones (2016–2025)

Categoría	Región de Coquimbo	AM LS-CQ (variación interanual)	Comuna de La Serena	Comuna de Coquimbo
RT solicitadas	52.531 / 4.023 (+39%)	35.414 / 2.829 (+24,1%)	17.919 / 1.509 (+30%)	17.495 / 1.320 (+18%)
RT — perfil	H 53,8% • 18–29: 38%	—	H 50,7% • 18–29: 36%	H 53,4% • 18–29: 35,8%
RT — países	Venezuela: 36 Colombia: 19 Haití: 13	—	Venezuela: 49 Colombia: 21 Perú: 6	Venezuela: 35 Colombia: 22 Haití: 18

Categoría	Región de Coquimbo	AM LS-CQ (variación interanual)	Comuna de La Serena	Comuna de Coquimbo
RT otorgadas	50.774 / 2.514 (+8%)	33.232 / 1.802 (+9,6%)	16.615 / 953 (+13%)	16.617 / 849 (+6%)
RD solicitadas	25.253 / 2.858 (–22%)	17.882 / 2.139 (−16,6%)	9.301 / 1.099 (–13)	8.581 / 1.040 (–20%)
RD otorgadas	17.839 / 2.039 (–41%)	12.896 / 1.547 (−38,3%)	6.921 / 860 (–35%)	5.975 / 687 (–42%)
Nac. solicitadas	—	1.079 / 398 (+53,5%)	681 / 251 (+52%)	398 / 147 (+56%)
Nac. otorgadas	—	164 / 7 (+46,5%)	106 / 4 (–56%)	58 / 3 (–25%)

Nota metodológica: Los 'perfiles' (sexo/edad) y 'países' en la tabla son predominancias y provienen solo de fuentes directas por territorio (comunas y región); no se infieren para AM LS-CQ.

Fuente: IDOM con base en Minutas SERMIG 2016–2025 para La Serena, Coquimbo y Región de Coquimbo; INE (Censo 2024).

Migración Interna

Para el análisis de la migración interna se adoptan las definiciones operativas establecidas por el INE en el Censo 2024, basadas en la variable de residencia habitual hace cinco años. En este marco, se distinguen las siguientes categorías[23]:

- **Migración interregional**: personas residentes actualmente en la Región de Coquimbo que, cinco años antes del Censo, residían en otra región del país.
- **Migración intrarregional**: personas residentes actualmente en la Región de Coquimbo que, cinco años antes del Censo, residían en otra comuna de la misma región.
- **No migrantes**: personas que residían en la misma comuna hace cinco años.
- **Población excluida**: menores de 5 años y personas con residencia previa ignorada, conforme a la metodología oficial del INE.

A nivel país, el Censo 2024 registró **18.480.432 habitantes** en Chile. La mayoría alrededor de 15,9 millones no experimentó un cambio de región durante el último quinquenio, pero aproximadamente 1,67 millones de personas sí realizaron migración interregional, es decir, cambiaron su región de residencia entre 2019 y 2024, cifra equivalente a cerca del 9,1% de la población nacional.

Migración Interregional hacia la Región de Coquimbo

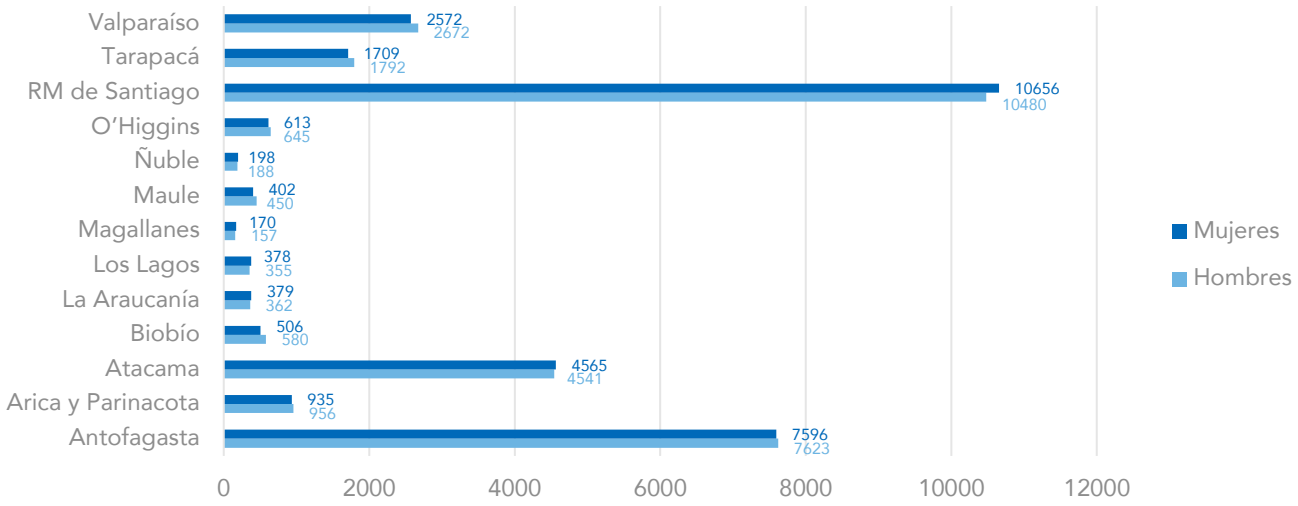
Dentro de este contexto, la Región Metropolitana se configura como el principal emisor neto de población hacia otras regiones, en un proceso sostenido de desconcentración. Entre los destinos

[23] Estas categorías permiten caracterizar el rol receptor o expulsor de los territorios, aun cuando el nivel de desagregación comunal de los flujos sea limitado.

más relevantes figuran regiones del norte grande y norte chico, junto con zonas del centro país (regiones como Coquimbo, Antofagasta, Valparaíso y O'Higgins). En este marco, la Región de Coquimbo se posiciona como un destino atractivo, particularmente para personas que buscan ciudades intermedias con buena oferta de servicios y mejor percepción de calidad de vida.

Según los tabulados regionales del Censo, **la Región de Coquimbo recibió aproximadamente 82.000 personas provenientes de otras regiones del país**. Este flujo corresponde exclusivamente a migración interregional y excluye movimientos intrarregionales, menores de 5 años y casos con origen no especificado. Las principales regiones emisoras fueron:

Ilustración 71 Suma de Personas por Región de origen y Sexo



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Migración interna, tabulados regionales (INE, 2025)

- Región Metropolitana de Santiago: aporta 21.136 personas, siendo la fuente más significativa. Este flujo refleja la búsqueda de una mejor calidad de vida fuera de la capital y menor costo relativo de la vivienda, entre otros motivos estructurales.
- Antofagasta: cerca de 15.219 migrantes, lo que evidencia movimientos entre polos mineros/norteños y Coquimbo.
- Atacama: aproximadamente 9.106 personas, consolidando la fuerte interconexión del norte chico.
- Valparaíso: alrededor de 5.244 migrantes, indicando relocalizaciones desde otra región costera y urbana importante.
- Tarapacá: unos 3.501 residentes provenientes del Norte Grande.

En síntesis, esta dinámica muestra una fuerte vinculación tanto con la macrozona central (Santiago–Valparaíso) como con la macrozona norte (Antofagasta–Atacama). Este patrón confirma a la Región de Coquimbo y particularmente al AMSLC como un destino relevante de relocalización residencial interregional, asociado a una combinación de factores estructurales:

- Búsqueda de mejor calidad de vida en ciudades intermedias.
- Costos relativos de vivienda más bajos que en grandes áreas metropolitanas.
- Acceso a una oferta diversificada de servicios urbanos (salud, educación, comercio, administración pública).
- Conectividad regional y nacional que permite mantener vínculos laborales, familiares o económicos con otras regiones.

Migración Intrarregional

Dentro de la región, el Censo estima que cerca de 120.000 residentes vivían en otra comuna de Coquimbo cinco años antes, lo que equivale a alrededor del 12–13% de la población regional mayor de 5 años. Este es el flujo más voluminoso de movilidad interna y evidencia un patrón claro de redistribución intrarregional.

La mayoría de estos desplazamientos se orienta hacia La Serena y Coquimbo, que actúan como polos regionales de empleo, educación superior, servicios de mayor complejidad y oferta comercial. La centralidad funcional del área metropolitana explica el saldo migratorio positivo hacia ambas comunas y la pérdida relativa en localidades más pequeñas o rurales. Este patrón es consistente con un proceso de centralización funcional, en el cual el AMSLC actúa como:

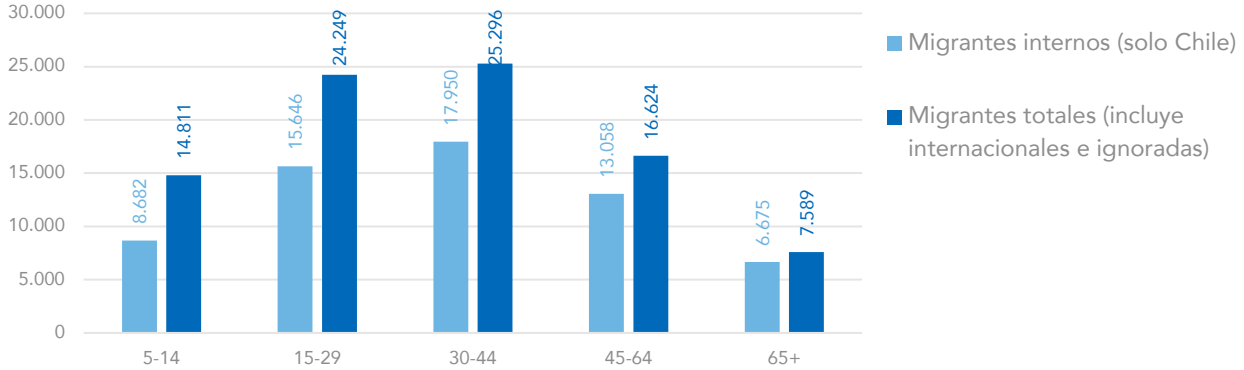
- Polo regional de empleo, tanto en actividades terciarias como en servicios públicos y privados.
- Polo educativo, concentrando establecimientos de educación superior y técnica.
- Nodo de funciones terciarias de mayor complejidad, particularmente en salud, comercio y administración.

Esta dinámica refuerza una trayectoria de metropolización funcional que tensiona la planificación intercomunal y la provisión de infraestructura a escala metropolitana.

Perfil Etario de los Migrantes Interregionales

De acuerdo con los tabulados regionales por edad, la región recibió 62.011 personas con origen interregional conocido, con predominio de los grupos 15–44 años (54,1%). Los niños y adolescentes (5–14 años) representan 14%, mientras que los grupos 45–64 y 65+ alcanzan 21,1% y 10,8% respectivamente. Esta estructura etaria confirma que la migración interregional hacia Coquimbo está marcada por población joven en edades laborales activas, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Ilustración 72 Migrantes internos por Grupos de edad



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 – Migración interna, tabulados regionales (INE, 2025), *Ley 17.374.*[24]

Al incorporar los casos provenientes del extranjero y aquellos con residencia previa no especificada, el universo asciende a 88.569 personas, lo que incrementa especialmente la participación relativa de los segmentos 5–14 y 15–29, reforzando el predominio de población joven dentro del flujo total de llegada.

Comparativa de Migración Interna vs. Externa en el AM LS-CQ

El análisis compara la magnitud e intensidad de la migración interna (últimos cinco años) y externa (inmigración internacional) en la Región de Coquimbo y el AM LS-CQ, resaltando similitudes y diferencias en sus patrones migratorios.

[24] *Nota metodológica: La serie de "migrantes internos (solo Chile)" considera únicamente a personas cuya residencia habitual hace cinco años estaba en otra región del país. Se excluye: población no migrante, 0–4 años, residentes previos en Coquimbo, casos con residencia ignorada y personas provenientes del extranjero. "Migrantes totales" incluye también internacionales e ignorados. 17.374.*

Tabla 41 Población inmigrante internacional en el AM LS-CQ 2024

Unidad Territorial	Población Total (hab)	Migrantes Internos (últimos 5 años) (hab)	% Migrantes internos sobre población propia	Inmigrantes internacionales	% Inmigrantes internacionales sobre población propia
Región de Coquimbo	832.864	88.569	10,63%	44.578	5,35%
AM LS-CQ	**513.860**	**82.239**	**16,00%**	**32.515**	**6,33%**
La Serena	250.141	43.564	17,42%	15.544	6,22%
Coquimbo	263.719	38.675	14,67%	16.971	6,44%

Fuente: IDOM con base en datos del INE, Censo de Población y Vivienda 2024. Tabulados regionales y comunales (migración interna e inmigración internacional).

A escala regional, la migración interna incorpora 88.569 nuevos residentes, equivalentes al 10,63% de la población regional, cifra que supera con holgura a la inmigración internacional (44.578 personas; 5,35%). Esto confirma que, en el quinquenio reciente, el principal flujo demográfico que reconfigura la región proviene del desplazamiento dentro de Chile más que desde el extranjero.

En el AM LS-CQ, la presión migratoria se intensifica: la **movilidad interna asciende a 82.239 personas**, lo que representa un 16% de su población total, mientras que la **inmigración internacional alcanza 32.515 personas**, es decir, un 6,3% de la población total del AM LS-CQ. En otras palabras, por cada persona que llega desde el extranjero, más de dos arriban desde otras regiones o comunas del país, reforzando el rol del AM LS-CQ como polo receptor dentro del sistema urbano nacional.

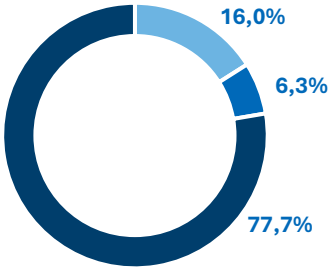
A escala comunal, el patrón se mantiene y, de hecho, se acentúa. **La Serena concentra 43.564 migrantes internos (17,41%) y 15.544 inmigrantes internacionales (6,22%)**, reflejando una dinámica de crecimiento marcada por una intensa renovación residencial. **Coquimbo, aunque con una intensidad ligeramente menor, muestra también una fuerte atracción: 38.675 migrantes internos (14,66%) y 16.971 internacionales (6,44%)**. En ambos casos, el peso relativo de la migración interna es más del doble que el de la internacional.

En conjunto, la migración interna[25] aparece como el principal motor demográfico y territorial del AM LS-CQ en el último quinquenio, con consecuencias directas sobre los mercados de vivienda, la expansión y densificación residencial, y la demanda por transporte y equipamientos urbanos;

[25] La migración interna se mide como cambio de residencia dentro de Chile en los últimos 5 años (excluye menores de 5 y "previa ignorada"), mientras que inmigración internacional abarca a todas las personas nacidas fuera de Chile (no solo las llegadas recientes). Por ello, las categorías no son perfectamente simétricas en "ventana temporal", pero representan fielmente las dos fuerzas de aporte al capital actual del AM LS-CQ.

mientras que la migración internacional, aunque de menor magnitud relativa, mantiene alta recencia y un perfil etario predominantemente activo, con implicancias para la integración social, los servicios educativos y de salud.

Ilustración 73 Aporte demográfico AM LS-CQ (2024)



- Migración interna
- Migración externa
- Residentes locales

- ≈16% llegó por migración interna reciente;

- ≈6% son personas nacidas fuera de Chile;

- ≈78% corresponde a población local.

Base de cálculo: Población total AM LS-CQ 513.860 hab.

Fuente: IDOM con base en datos del INE, Censo de Población y Vivienda 2024. Tabulados regionales y comunales (migración interna e inmigración internacional).

Tabla 42 Comparativa de migración interna vs. migración internacional en el AM LS-CQ (Censo 2024)

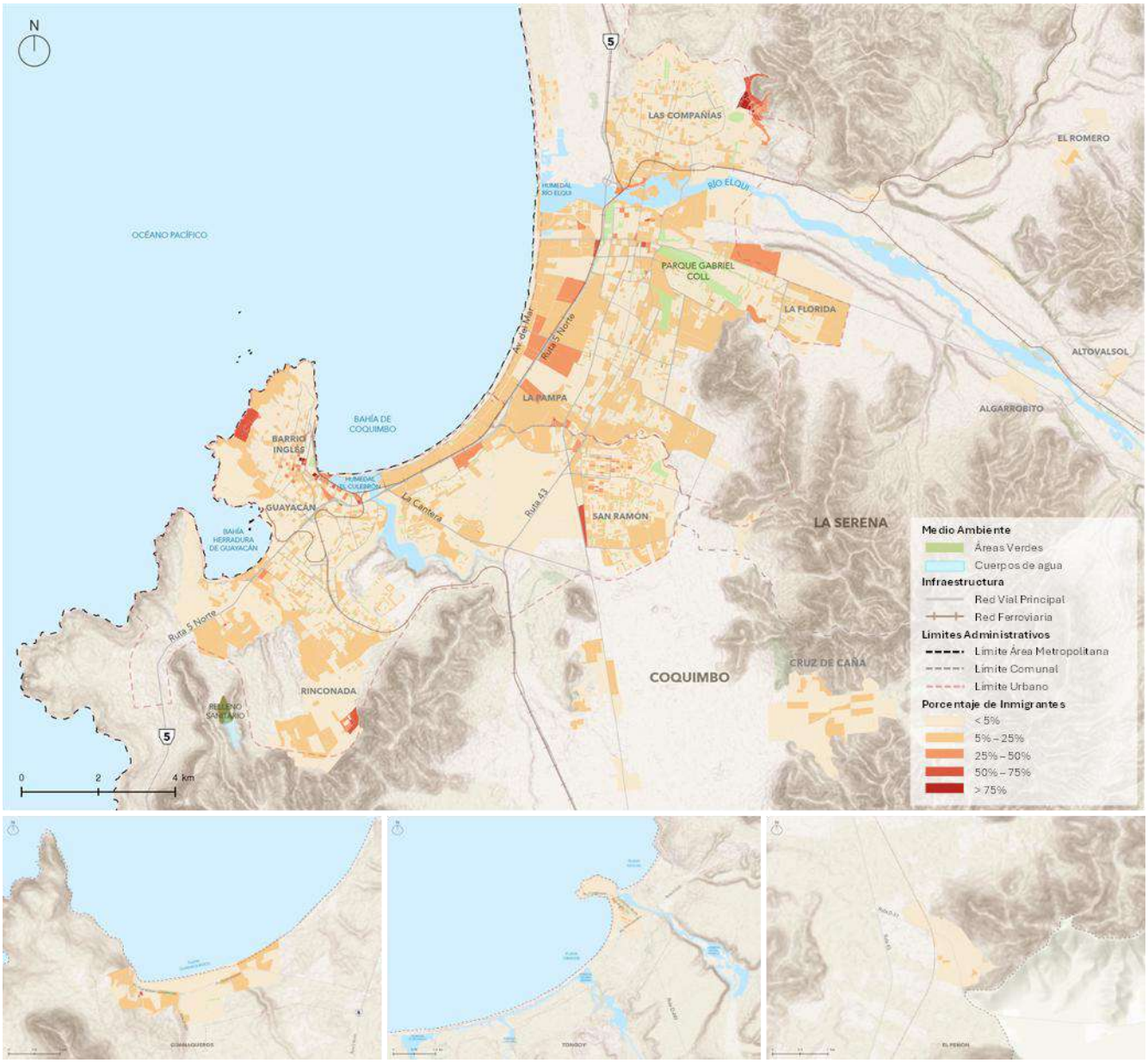
Dimensión clave	Migración interna	Migración internacional
Definición	Cambio de residencia dentro de Chile (interregional + intrarregional, último quinquenio)	Población nacida fuera de Chile residente en el AM LS-CQ
Magnitud estimada	≈ 202.000 personas (≈82.000 interregionales + ≈120.000 intrarregionales)	≈32.500 personas
Peso relativo	≈ 86% del total de población migrante que impacta al AM LS-CQ	≈ 14% del total migrante
Relación entre flujos (Interna/Internacional) — en relación al AM LS-CQ	AM LS-CQ: 2,53 (base de comparación). La Serena: 2,80 → por encima del AM LS-CQ. Coquimbo: 2,28 → por debajo del AM LS-CQ. Región: 1,99 → por debajo del AM LS-CQ.	En el AM LS-CQ, la migración internacional equivale a 0,40 del flujo interno (inversa de 2,53).
Participación sobre población del AM SL-CQ	16% de la población total.	6,3% de la población total.
Concentración territorial	Altamente concentrada en La Serena (17,4%) y Coquimbo (14,6%), reflejando su papel como polos receptores nacionales.	Levemente más equilibrada entre La Serena (6,2%) y Coquimbo (6,4%), con distribución relativamente homogénea.
Índice de concentración (obs/esp)	>1,3 (sobrerrepresentación respecto del peso regional y nacional).	≈1,0–1,1 (ligera sobrerrepresentación, pero sin concentración extrema).
Origen principal	Predominantemente desde otras regiones del país, especialmente RM, Valparaíso, Atacama y otras regiones del norte; movimientos intrarregionales desde comunas del Elqui y Limarí.	Principalmente desde Venezuela, Colombia, Bolivia y Perú, con llegada reciente.
Temporalidad	Estructural y continua	Altamente reciente

Fuente: IDOM con base en datos del INE, Censo de Población y Vivienda 2024.

Patrones Espaciales de Concentración Migrante

A continuación, se presenta la ilustración de la distribución espacial y los niveles relativos de concentración de población migrante en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo y en los principales centros urbanos del sistema territorial ampliado, permitiendo identificar patrones de localización asociados a centralidad urbana, accesibilidad y estructura del tejido residencial.

Ilustración 74 Mapa de Distribución Población Migrante



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024

La cartografía de concentración por manzana muestra que los valores más altos de población migrante se distribuyen de manera no homogénea dentro del área metropolitana, con patrones diferenciados entre las comunas de Coquimbo y La Serena.

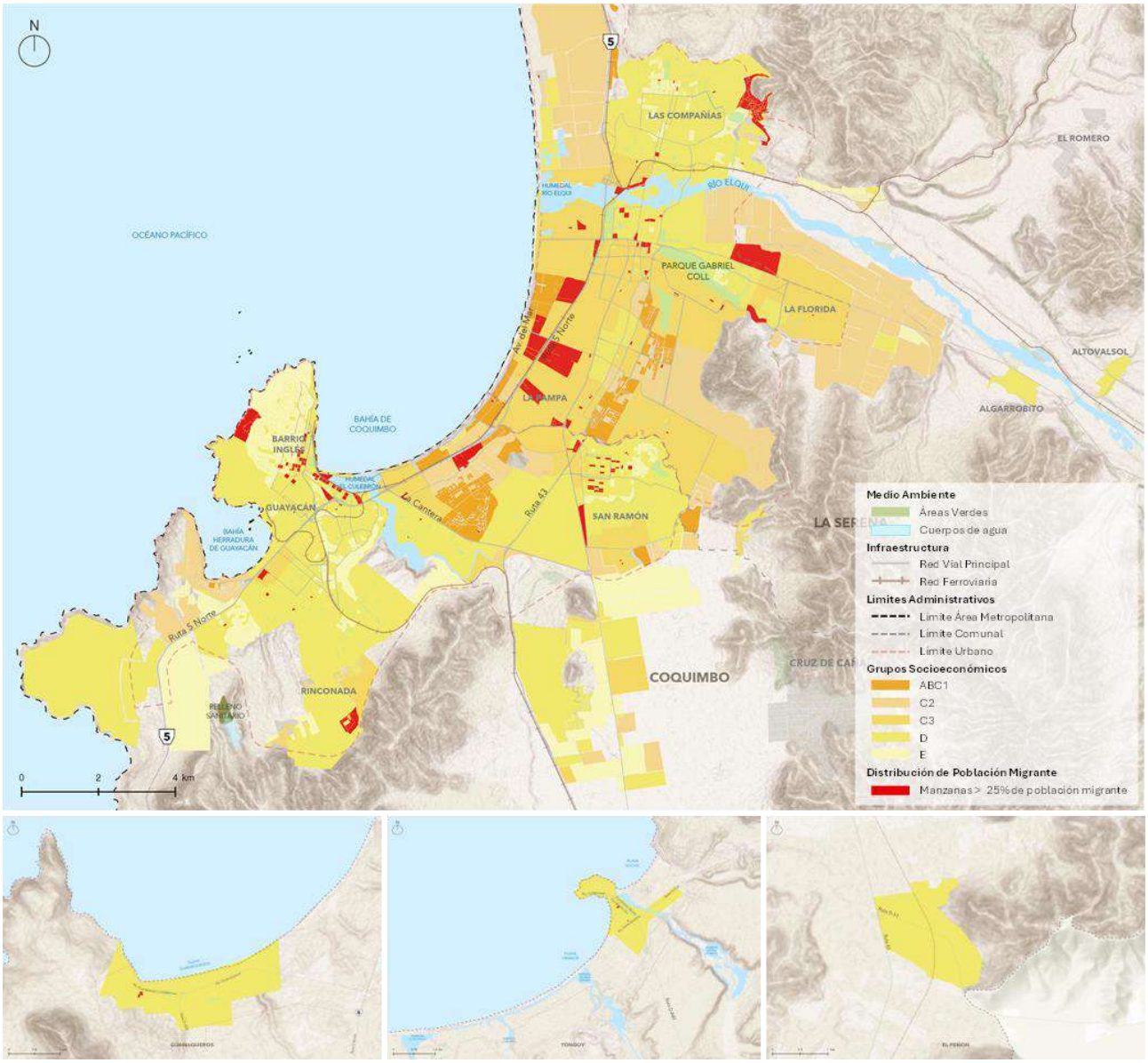
En la comuna de Coquimbo, las manzanas con concentraciones más grandes de población migrante aparecen de forma más dispersa y puntual, sin conformar grandes áreas continuas de alta intensidad. Estos focos se localizan principalmente hacia el sector de Rinconada, así como en el entorno del humedal El Culebrón, con proyecciones tanto hacia el borde costero (oeste) como hacia el sector de La Cantera. En estos ámbitos se identifican focos aislados de alta concentración insertos en un tejido urbano heterogéneo, lo que sugiere una localización migrante de carácter localizado, asociada a condiciones específicas del mercado residencial y a la proximidad relativa a ejes de conectividad y actividades urbanas.

En contraste, en la comuna de La Serena las manzanas con valores altos presentan un patrón más concentrado y estructurado espacialmente. Las mayores intensidades se localizan al oeste de la Ruta 5 Norte, configurando un eje continuo de alta presencia migrante dentro del tejido urbano consolidado.

De manera complementaria, se identifican focos relevantes, aunque de menor extensión hacia el sector de los cerros y quebradas, en el límite comunal con Coquimbo, así como en el entorno de Cuatro Esquinas y hacia el sector norte asociado a la avenida Raúl Bitrán. Estos ámbitos corresponden a áreas residenciales consolidadas o intermedias, con buena conectividad y proximidad a servicios urbanos.

En términos generales, los sectores que alcanzan los rangos superiores del mapa se concentran en áreas bien integradas al sistema urbano, donde la accesibilidad y la continuidad del tejido residencial favorecen la localización de población migrante en niveles elevados por manzana. La diferencia entre ambas comunas es clara: mientras en Coquimbo los valores altos aparecen de forma puntual y fragmentada, en La Serena tienden a agruparse y extenderse dentro de sectores urbanos consolidados, reforzando su rol como principal espacio de concentración migrante a escala metropolitana.

Ilustración 75 Mapa de Concentración de Población Migrante y Estructura Socioeconómica



Fuente: IDOM con base en el Índice Socio Material (2017) y el Censo 2024

Por otro lado, al contrastar dichas concentraciones con el patrón socioeconómico, se observa una relación no lineal: la población migrante se distribuye en un mosaico de zonas, con áreas de alta intensidad que coinciden con distintos perfiles socioeconómicos. Según la dirección del gradiente socioeconómico utilizado, esto puede interpretarse como (i) una inserción preferente en áreas con arriendo relativamente más accesible y potencial vulnerabilidad, o bien (ii) una concentración en sectores de alta centralidad y atractivo de locación. En ambos casos, la superposición refuerza la hipótesis de que la migración se ancla en **submercados residenciales específicos** y en **centralidades funcionales**, más que en un único estrato socioeconómico.

Esta configuración implica impactos territoriales diferenciados: en los sectores donde confluyen alta presencia migrante y condiciones socioeconómicas más frágiles (cuando corresponde), se incrementa la presión sobre el mercado de arriendo y la probabilidad de densificación residencial y exigencias de habitabilidad; mientras que en sectores más centrales y/o de mayor atractivo, la migración puede asociarse a procesos de recomposición demográfica, mayor demanda de servicios urbanos y dinamización de actividades terciarias.

En todos los casos, la concentración por manzana anticipa requerimientos focalizados en equipamientos de proximidad, transporte y gestión urbana, evitando respuestas uniformes a escala metropolitana.

3.2.1.3. Dinámica Urbano-Rural

La dinámica urbano–rural del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se entiende como el resultado de interacciones históricas entre el crecimiento demográfico, la expansión de la huella urbana, la transformación del uso del suelo y los cambios normativos que han redefinido la relación entre ciudad y territorio. El propósito de este apartado es ofrecer una lectura interpretativa que permita comprender los procesos que hoy estructuran el sistema urbano-rural y que se desarrollan con mayor detalle en las secciones siguientes.

Para ello, se integran múltiples fuentes y escalas de análisis: los antecedentes técnicos del Informe de *Desarrollo Urbano y Cambio Climático* SUBDERE (2016), el *Plan de Acción Área Metropolitana La Serena–Coquimbo* CES-BID (2018) y el *Informe Fundado de Recomendación para la constitución del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo* (2024); así como los criterios normativos establecidos en el PRI Elqui (2019) y en los Planes Reguladores Comunales. Esta revisión se complementa con la actualización demográfica del Censo 2024 (INE, 2025), permitiendo evaluar cómo el crecimiento poblacional, la expansión física y la transformación del uso de suelo han configurado el sistema urbano actual.

Ilustración 76 Fotografías del paisaje urbano y rural del AM LS-CQ

(Izquierda) Vista desde Mirador Los Navegantes hacia parte de la Bahía Herradura de Guayacán; (derecha) Fondo de valle agrícola asociado al sistema del río Elqui, Ruta 41.
Fuente: IDOM, 2026

Evolución y Expansión de la Huella Urbana

Se incorpora el análisis de la evolución de la huella urbana como evidencia temporal del proceso de expansión y conurbación del AM LS-CQ. Este análisis permite relacionar la configuración actual del continuo urbano con sus principales etapas de crecimiento y con los ejes de accesibilidad que han estructurado dicho proceso. Para ello, se revisa el Continuo de Construcciones Urbanas del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y se contrasta con imágenes satelitales disponibles en Google Earth. En los apartados siguientes se describe el crecimiento de la huella urbana por periodos y escalas, identificando semejanzas y diferencias en las dinámicas de expansión entre las comunas.

Crecimiento Demográfico y Expansión del Suelo Urbano

El crecimiento demográfico ha sido el principal motor de la expansión urbana en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo. Según el informe de Desarrollo Urbano y el Cambio Climático (SUBDERE, 2016), la población conjunta superó los 296.000 habitantes en 2002, aumentando a 448.784 en el Censo 2017. Con el Censo 2024, este volumen asciende a 513.860 habitantes (La Serena: 250.141; Coquimbo: 263.719), consolidando a la conurbación como la cuarta más grande del país.

Este incremento sostenido con tasas históricas que superaron el 4% anual en los períodos 1960–1982 y 2002–2012– ha impulsado una fuerte demanda por suelo urbano. El estudio de Desarrollo Urbano y el Cambio Climático documenta que la superficie urbana pasó de 350 ha en 1947 a 6.697 ha en 2015, es decir, un **crecimiento de casi veinte veces en siete décadas**. A mayor población, mayor presión por vivienda, vialidad, comercio y equipamientos, lo que ha llevado a un patrón de **expansión predominantemente extensivo**, con urbanización de suelos rurales, aumento de distancias de viaje (distancias funcionales) y fragmentación de áreas agrícolas. En esta misma línea, el Plan de Acción CES–BID (2018) identifica explícitamente este vínculo entre crecimiento demográfico y consumo acelerado de suelo como uno de los factores críticos del desarrollo metropolitano.

Tabla 43 Densidades históricas de la conurbación (1952–2024)

Año	Superficie urbana (ha)	Población (hab)	Densidad (hab/ha)
1952	600	62.580	104,3
1982	2.188	187.115	85,5
1992	3.132	243.582	77,8
2002	4.482	296.253	66,1
2012	6.416	419.897	65,4
2016	7.406	457.820	61,8
2024	8.432	513.860	58,7

*Para 2024 se utiliza datos obtenidos de Continuo de Construcciones Urbanas del MINVU (2023) actualizando las áreas urbanizadas posteriores, identificadas a través de imágenes satelitales de Google Earth (2025).

Fuente: IDOM con base al estudio de Desarrollo Urbano y el Cambio Climático (SUBDERE, 2016) y Censo 2024 (INE, 2025).

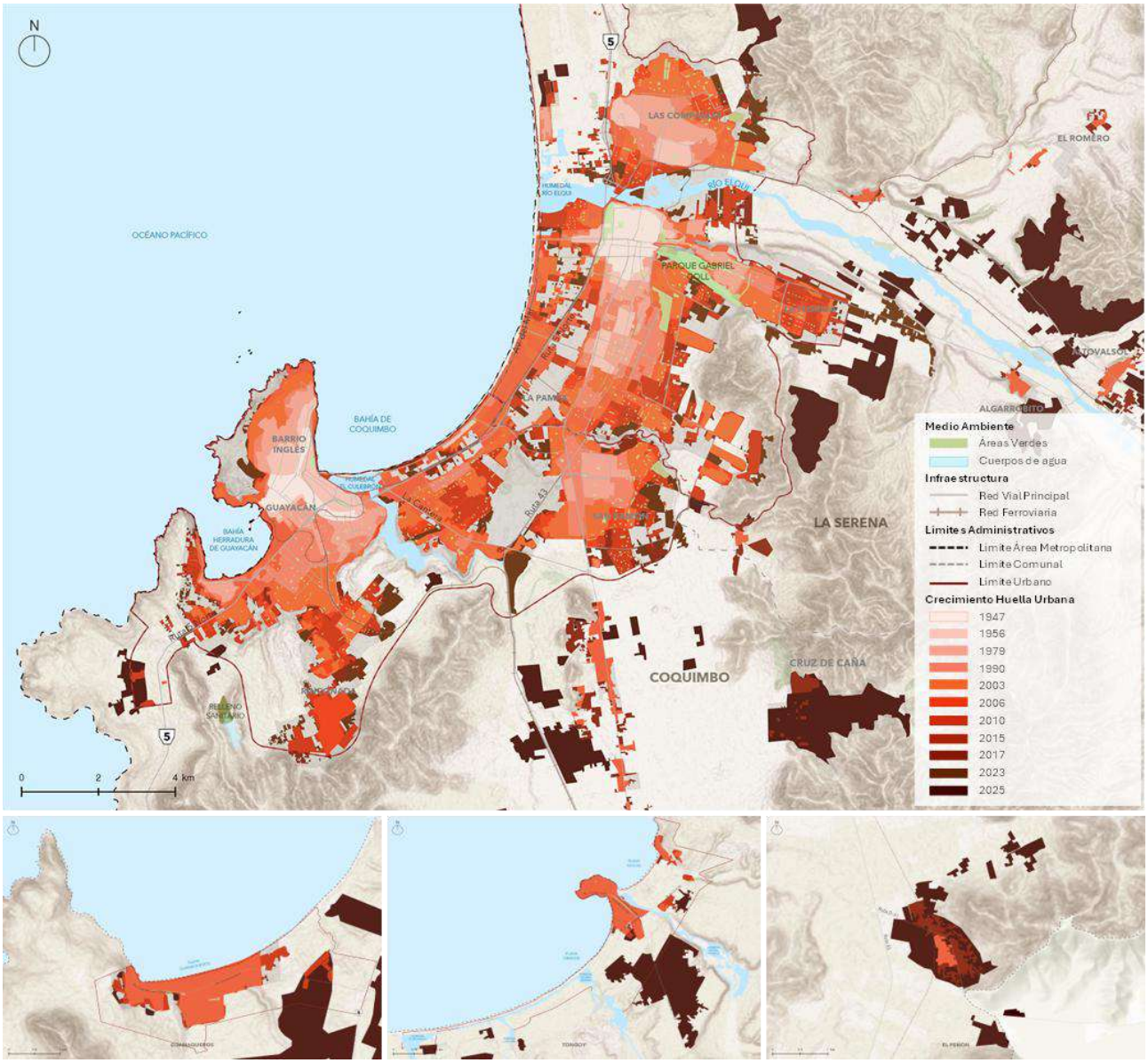
Esta serie evidencia dos tendencias clave para el análisis urbano–rural:

- Caída sostenida de densidades entre 1950 y 2016, explicada por la expansión periférica sobre áreas rurales y la apertura de nuevas urbanizaciones extensivas.
- Aumento puntual de densidad en 2024, debido al crecimiento poblacional reciente, que tensiona el límite urbano y aumenta la presión sobre suelos agrícolas y ecosistemas rurales, incluso sin cambios formales en el límite urbano desde 2016.

Ambas tendencias configuran un sistema urbano-rural en permanente transición, donde la expansión física se combina con procesos de consolidación interna en sectores ya urbanizados. A continuación, se muestra la evolución histórica de la huella urbana del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo entre 1947 y 2025, a partir del Continuo de Construcciones Urbanas del MINVU (2023).

A través del uso de una gradiente temporal, el mapa permite visualizar cómo el territorio ha experimentado un proceso de expansión progresiva, con incrementos sucesivos en superficie construida y en consolidación urbana, acompañado de transformaciones funcionales y nuevas áreas de ocupación. El siguiente análisis se apoya en antecedentes del estudio *Desarrollo Urbano y Cambio Climático* (SUBDERE, 2016).

Ilustración 77 Mapa de Crecimiento histórico de la Huella Urbana (1947 – 2025)



Fuente: IDOM con base en el Continuo de Construcciones Urbanas del MINVU (2023) y Google Earth (2025)

La dinámica urbano-rural del AM LS-CQ se manifiesta en la relación entre crecimiento demográfico, expansión física y consolidación interna del territorio urbanizado. Para comprender estos procesos, resulta clave analizar la evolución histórica de la densidad urbana, ya que este indicador integra simultáneamente cambios en población y superficie construida.

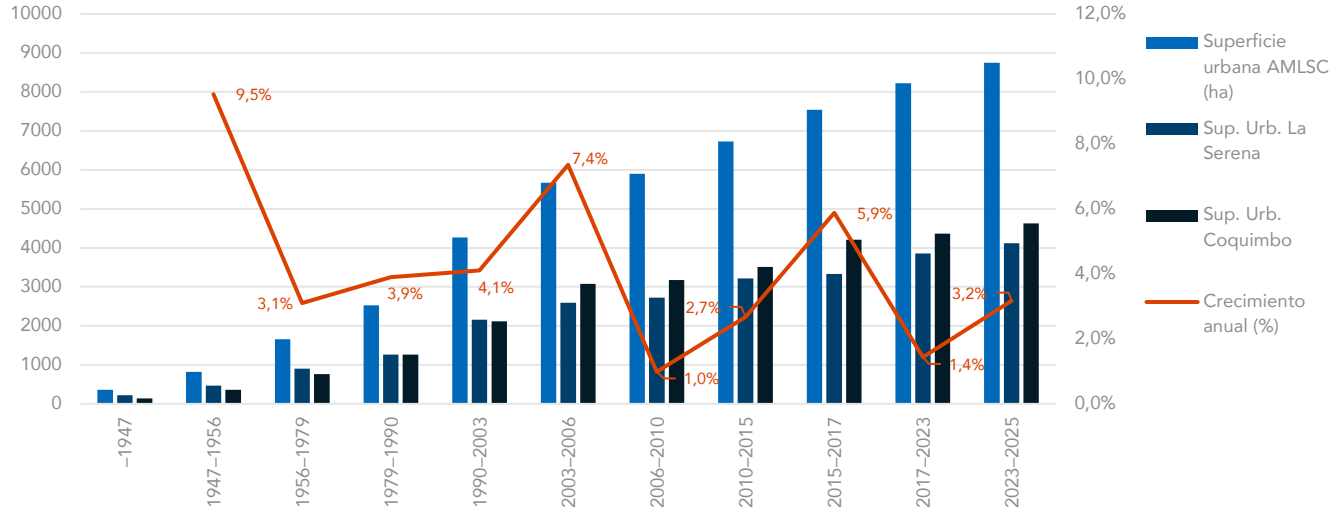
Tabla 44 Crecimiento histórico de la Huella Urbana (1947 – 2025)

Período	Duración (años)	Superficie urbana AM LS-CQ * (ha)	Sup. Urb. La Serena (ha)	Sup. Urb. Coquimbo (ha)
–1947	–	362,6	220,3	142,3
1947–1956	9	822,5	464,2	358,3
1956–1979	23	1.661,1	901,8	759,3
1979–1990	11	2.530,4	1.265,8	1.264,6
1990–2003	13	4.269,4	2.155,8	2.113,6
2003–2006	4	5.670,3	2.590,9	3.079,4
2006–2010	4	5.897,9	2.723,5	3.174,4
2010–2015	5	6.730,6	3.219,3	3.511,3
2015–2017	2	7.545,1	3.332,4	4.212,7
2017–2023	6	8.219,7	3.856,2	4.363,5
2023–2025	2	8.749,7	4.121,5	4.628,2

* Los valores de superficie urbana corresponden a suelo urbano efectivamente ocupado (CCU).

Fuente: IDOM con base en Continuo de Construcciones Urbanas del MINVU (2023) y actualización de áreas urbanizadas posteriores identificadas a través de imágenes satelitales de Google Earth (2023-2025).

Ilustración 78 Evolución y tasa de crecimiento anual del Continuo de Construcciones Urbana



Fuente: Ídem

La secuencia temporal revela un patrón claro de crecimiento urbano extendido y continuo a lo largo de siete décadas, con fases diferenciadas según intensidad y localización de la expansión:

Primeras expansiones (1947–1980): consolidación inicial

Las manchas urbanas desde 1947 se concentran en los núcleos fundacionales de La Serena y Coquimbo. La Serena se expande al oriente siguiendo ejes y el río Elqui; Coquimbo crece desde el borde costero hacia interiores. Se distinguen dos subperiodos: 1947–1956, con consolidaciones incipientes, y 1956–1979, con nuevos núcleos. Predomina una huella compacta vinculada a centros históricos e infraestructura existente.

Ilustración 79 Expansión urbana Serena–Coquimbo 1980

Fuente: Google Earth, © Google 1980

Expansión acelerada (1980–2000): crecimiento hacia la costa y conurbación

A partir de los años 80, el crecimiento urbano se intensifica, extendiéndose al borde costero en lados de la bahía y consolidando la continuidad entre La Serena y Coquimbo, formando la conurbación litoral. Se incorporan desarrollos en áreas accesibles, emergen polos como La Antena–La Florida y el entorno aeroportuario, y aumentan presiones sobre suelos agrícolas, consolidando una estructura metropolitana policéntrica.

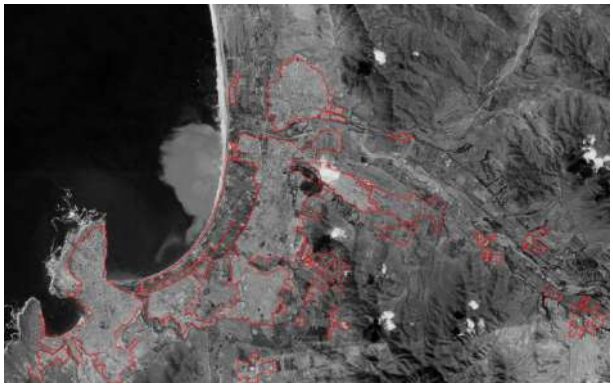
Ilustración 80 Expansión urbana Serena–Coquimbo 2000

Fuente: Google Earth, © Google 2000

Consolidación metropolitana y diversificación territorial (2000–2015)

Entre 2000 y 2010 surgen nuevas áreas de expansión en sectores altos de Coquimbo y el oriente de La Serena, asociadas a urbanizaciones extensivas y ocupación de suelos rurales. El patrón urbano se vuelve más disperso, evidenciando sub-urbanización y fragmentación. Estas transformaciones incrementan la huella urbana por habitante y reducen la compacidad territorial.

Ilustración 81 Expansión urbana Serena–Coquimbo 2015

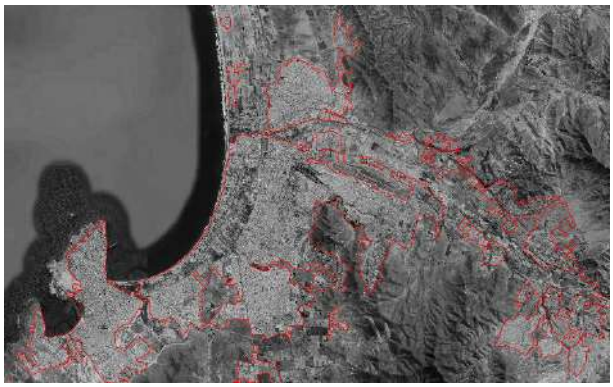


Fuente: Google Earth, © Google 2015

Expansión reciente (2015–2025): presiones en zonas peri centrales y periurbanas

Entre 2020 y 2025 se intensifican la densificación y expansión periférica, con nuevas ocupaciones en bordes metropolitanos y sectores altos. Persisten patrones de desarrollo extensivo vinculados a mejoras viales y disponibilidad de suelo, generando mayor dispersión urbana y presión sobre áreas ambientalmente valiosas y rurales. Se sintetizan indicadores territoriales, poblacionales y de densidad que describen esta estructura.

Ilustración 82 Expansión urbana Serena–Coquimbo 2025



Fuente: Google Earth, © Google 2025

Delimitación normativa y urbanización efectiva

Como ejercicio analítico, se estudia la relación entre el Límite Urbano (LU) y el Continuo de Construcciones Urbanas (CCU) en el AM La Serena–Coquimbo, utilizando su diferencia como un indicador de desajuste entre delimitación normativa y urbanización efectiva. Este diferencial no corresponde íntegramente a una superficie urbanizable ni a un remanente directamente disponible para consolidación, dado que dentro del LU se reconocen diversas categorías territoriales que condicionan la ocupación del suelo, tales como áreas asociadas a elementos del medio natural, zonas de baja densidad vinculadas a vegas, sectores expuestos a riesgos y superficies de extensión urbana definidas por los instrumentos de planificación.

En consecuencia, **la diferencia LU–CCU se interpreta como una brecha bruta normativo-territorial, la cual constituye una aproximación general a la urbanización efectiva, pero no una estimación directa de disponibilidad de suelo**.

Con el fin de transparentar la base de cálculo, la siguiente tabla presenta las superficies urbana normativa y efectiva, junto con categorías internas del LU que inciden en la interpretación de dicha brecha.

Tabla 45 Variables internas del Límite Urbano

Unidad territorial	Superficie comunal (ha)	LU (ha)	CCU (ha)	Humedales (ha)*	Riesgo PRC (ha)*	Vegas (ha)*
AM LS-CQ	332.825,84	18.458,94	8.749,70	2.213,70	7.398,00	1.190,70
La Serena	190.122,88	8.928,78	4.121,50	1.131,50	4.355,50	1.190,70
Coquimbo	142.702,96	9.530,16	4.628,20	1.082,20	3.042,50	—

* Las categorías internas del LU pueden presentar superposición espacial, por lo que no corresponde sumarlas ni tratarlas como componentes excluyentes.

Fuente: IDOM con base en Plan Regulador Intercomunal (2019), Ceaza (2026), PRC La Serena (2020) y PRC Coquimbo (2026)

A escala metropolitana, el LU alcanza 18.458,94 ha, mientras que la superficie urbanizada efectiva identificada por el CCU corresponde a 8.749,70 ha. Esta diferencia evidencia que el suelo urbano normativo no constituye una unidad homogénea de ocupación, sino que incorpora superficies con distintos grados de consolidación y con diversas condicionantes territoriales.

En este contexto, la desagregación de variables internas del LU permite precisar que la brecha entre delimitación normativa y urbanización efectiva no equivale directamente a suelo disponible para urbanización, sino a una superficie bruta cuya interpretación requiere considerar restricciones, elementos naturales y condiciones específicas de ocupación.

Tabla 46 Brecha LU–CCU: aproximación normativo-territorial[26]

Unidad territorial	LU (ha)	CCU (ha)	Brecha LU–CCU (ha)
AM LS-CQ	**18.458,94**	**8.749,70**	**9.709,24**
La Serena	8.928,78	4.121,50	4.807,28
Coquimbo	9.530,16	4.628,20	4.901,96

Fuente: IDOM

La brecha LU–CCU permite identificar, en términos brutos, la diferencia entre la superficie urbana normativa delimitada por los límites urbanos vigentes y la superficie urbanizada efectiva reconocida por el CCU. Sin embargo, esta brecha no debe interpretarse como suelo urbanizable disponible, ya que su composición interna es heterogénea e incluye superficies con restricciones o condicionantes de ocupación, tales como áreas de riesgo PRC, humedales, vegas y otros elementos del medio natural.

En este análisis, las Zonas de Extensión PRI se excluyen de las variables internas del LU, dado que corresponden a una categoría normativa intercomunal diferenciada y no a superficie contenida dentro del límite urbano comunal. Por ello, su tratamiento se realiza en la matriz urbano-rural-normativa, junto con el LU y el Área Rural PRI.

Complementariamente, el análisis proporcional de la brecha LU–CCU permite precisar la relación entre delimitación normativa y ocupación efectiva. A escala metropolitana, el CCU representa el 47,40% del LU, mientras que la brecha equivale al 52,60% de la superficie urbana normativa.

[26] La Brecha LU–CCU corresponde a la diferencia, en hectáreas, entre la superficie urbana delimitada normativamente (LU) y la superficie efectivamente urbanizada observada (CCU). *Brecha LU–CCU (ha)=LU (ha)−CCU (ha).*

A nivel comunal, se observan diferencias acotadas. La Serena presenta una menor proporción de ocupación efectiva dentro del LU (46,16%) y una brecha relativa mayor (53,84%), mientras que Coquimbo registra una ocupación efectiva levemente superior (48,56%) y una brecha relativa de 51,44%.

En términos de distribución, ambas comunas aportan de manera prácticamente equilibrada a la brecha metropolitana, con un 49,51% en La Serena y un 50,49% en Coquimbo. Esto evidencia que el diferencial entre ciudad normativa y ciudad efectiva no responde a una única comuna, sino que constituye un fenómeno distribuido a escala del sistema metropolitano.

En consecuencia, el diferencial entre ciudad normativa y ciudad efectiva no corresponde a un remanente homogéneo ni a una estimación directa de suelo disponible, sino a una brecha bruta normativo-territorial cuya interpretación requiere distinguir entre ocupación efectiva, delimitación urbana vigente y condicionantes espaciales internas.

Tabla 47 Matriz urbano-rural-normativa del AM LS-CQ

Indicador	AM LS-CQ	La Serena	Coquimbo
Superficie comunal (ha)	**332.825,84**	**190.122,88**	**142.702,96**
Límite Urbano – LU (ha)	**18.458,94**	**8.928,78**	**9.530,16**
Superficie CCU (ha)	**8.749,70**	**4.121,50**	**4.628,20**
Zonas de Extensión PRI (ha)	11.975,40	3.398,40	8.577,00
Área Rural PRI (ha)	302.140,20	178.045,50	124.094,70
Población total (hab)	513.860	250.141	263.719
Población urbana (hab)	465.306	220.187	245.119
Densidad bruta (hab/ha)	1,54	1,32	1,85
Densidad urbana sobre LU (hab/ha)	25,21	24,66	25,72
Densidad urbana sobre CCU (hab/ha)	**53,18**	**53,43**	**52,96**
% LU / superficie comunal	**5,55%**	**4,70%**	**6,68%**
% Extensión PRI / superficie comunal	3,60%	1,79%	6,01%
% Área Rural PRI / superficie comunal	90,78%	93,65%	86,96%
% población urbana	90,55%	88,03%	92,95%
Brecha LU–CCU (ha)	9.709,24	4.807,28	4.901,96

- LU corresponde a la superficie urbana normativa delimitada por el límite urbano vigente.
- DB = población total / superficie comunal.
- DU sobre LU = población urbana / LU.
- DU sobre CCU = población urbana / CCU.
- Las Zonas de Extensión PRI corresponden a una categoría normativa intercomunal diferenciada del LU y del Área Rural PRI. Las categorías LU, Zonas de Extensión PRI y Área Rural PRI deben leerse como componentes normativo-territoriales diferenciados; no obstante, su integración cartográfica puede presentar desfases menores respecto de la superficie comunal total.
- La brecha LU–CCU corresponde a una brecha bruta normativo-territorial y no a una estimación directa de suelo urbanizable o disponible.

Fuente: IDOM, elaboración propia con base en INE-Censo 2024 (población), Continuo de Construcciones Urbanas MINVU (2023), actualizado mediante fotointerpretación con imágenes satelitales (2025), y cartografías normativas del PRI Elqui y PRC vigentes de La Serena y Coquimbo.

A partir de lo anterior, la lectura urbano-rural se complementa con una matriz normativo-territorial que distingue explícitamente entre Límite Urbano, Zonas de Extensión PRI y Área Rural PRI. Esta diferenciación permite evitar la asimilación de las zonas de extensión a la brecha LU–CCU y, al mismo tiempo, ordenar la interpretación de la estructura normativa del territorio metropolitano.

La matriz evidencia que el AM LS-CQ se estructura sobre una base territorial mayoritariamente clasificada como Área Rural según la cartografía normativa del PRI, la cual representa aproximadamente el 90% de la superficie metropolitana. Esta condición coexiste con una fracción acotada de suelo urbano normativo y con zonas de extensión urbana definidas por el instrumento intercomunal. En este contexto, si bien el LU representa solo el 5,55% de la superficie total, concentra la mayor parte de la población urbana (90,55%), lo que explica la diferencia entre la densidad bruta comunal y las densidades calculadas sobre LU y CCU.

A nivel comunal, La Serena presenta una mayor participación relativa de Área Rural PRI, mientras que Coquimbo registra una mayor proporción de LU y de Zonas de Extensión PRI respecto de su superficie comunal. Estas diferencias dan cuenta de configuraciones territoriales diferenciadas dentro del sistema metropolitano y refuerzan la necesidad de analizar separadamente la delimitación normativa, la ocupación efectiva y las categorías intercomunales de extensión y ruralidad.

Dinámica Espacial de la Expansión Urbana

La expansión urbana del sistema La Serena–Coquimbo muestra un crecimiento sostenido y direccionalmente concentrado, cuya magnitud se observa con claridad en los registros históricos. Según los datos consolidados que se evidencian en la siguiente tabla, la superficie urbana conjunta pasó de 600 ha en 1952 a 8.432 ha en 2024, lo que implica que el sistema urbano se expandió **14 veces en siete décadas**, con incrementos especialmente acelerados en los últimos 25 años. Este patrón responde a tres factores estructurales:

- **Disponibilidad y valorización del suelo urbano y periurbano**, particularmente en las terrazas fluvio-marinas interiores y los bordes costeros, donde se ha concentrado el mayor crecimiento inmobiliario.
- **Accesibilidad vial consolidada y ampliada**, estructurada por las Rutas 5, 41 y 43, que actúan como verdaderos corredores de soporte para el avance de la urbanización hacia oriente, norte y suroriente.

- **Presión habitacional y expectativas de valorización del mercado**, que aumentaron a medida que la población crecía, fortaleciendo la conformación de un continuo urbano metropolitano.

Desde la perspectiva urbano-rural, la expansión se ha producido mediante la colonización progresiva de suelos agrícolas, vegas y áreas de borde rural, generando un espacio periurbano extenso y dinámico. Este espacio de transición concentra parcelaciones, conjuntos habitacionales, bodegaje, equipamientos dispersos y servicios emergentes, especialmente en los ejes:

Tabla 48 Comparativa de direcciones de crecimiento urbano

Dirección	Factores Impulsores	Riesgos	Oportunidades
Oriente - La Serena (Ruta 41)	Terrazas amplias; Ruta 41; presión habitacional	Pérdida de suelo agrícola; expansión extensiva	Consolidación de subcentros; conectividad valle
Norte - Las Compañías	Alta densidad; puentes; servicios	Riesgos por quebradas; limitantes ambientales	Fortalecimiento de equipamientos metropolitanos
Suroriente - Coquimbo (Ruta 43 hasta Tierras Blancas y Bosque San Carlos)	Ruta 43; expansión habitacional acelerada	Fragmentación urbana; déficit servicios	Regularización urbana; integración vial
Borde Costero (Avenida del Mar – Peñuelas – Tongoy)	Turismo; valorización inmobiliaria	Tsunamis; marejadas; saturación servicios	Desarrollo turístico sostenible; renovación urbana

Fuente: IDOM

Este comportamiento reproduce exactamente las direcciones identificadas por la SUBDERE (2016), luego normalizadas en el PRI Elqui (2019) y confirmadas como áreas de expansión en el Informe de Recomendación del Área Metropolitana (2024).

Expansión hacia el oriente de La Serena *(La Florida – Ceres – Altovalsol – Islón – Algarrobito)*

- Se consolida como el frente de mayor dinamismo entre 2010 y 2025, donde la superficie urbana total pasa de 6.730 ha en 2015 a 8.749 ha en 2025, gran parte hacia oriente.
- Ocurre sobre terrazas fluviomarinas amplias, aptas para urbanizaciones extensivas.
- La Ruta 41 estructura la continuidad funcional urbano-rural hacia el valle del Elqui.
- El PRI Elqui definió grandes Zonas de Extensión Urbana (ZEU) que formalizan esta presión.
- Se observa una intensa conversión de suelo rural desde inicios del 2000: parcelaciones, nuevos conjuntos y comercio mayorista y minorista.

Expansión hacia el norte de La Serena *(Las Compañías)*

- Área históricamente densificada: la población de la conurbación creció desde 187.115 hab. en 1982 a 243.582 hab. en 1992, presionando especialmente este sector.
- La presencia de puentes Metropolitanos (Zorrilla, Libertador, Fiscal) y nuevas avenidas reforzó su expansión.
- Presenta altas densidades y fuerte presencia de vivienda social.
- El PRI Elqui limita la expansión hacia vegas y quebradas por riesgos de inundación y remoción.

Expansión hacia el sur-oriente de Coquimbo *(Tierras Blancas – Bosque San Carlos)*

- Crecimiento acelerado entre 1990 y 2010, coincidiendo con el fuerte salto urbano observado de 2.530 ha en 1990 a 5.670 ha en 2006.
- Gran parte de la expansión ocurrió vía permisos del Art. 55 LGUC, fuera del límite urbano vigente en ese momento.
- Esta falta de regulación generó fragmentación urbana y déficits de servicios, hoy parcialmente corregidos con la incorporación al PRC actualizado.
- Actualmente forma parte del continuo urbano consolidado.

Expansión en el borde costero del AM LS-CQ *(La Serena y Coquimbo)*

- Área estratégica, de altísima valorización inmobiliaria y foco de turismo.
- Se consolidó un frente edificado en altura, uno de los más densos del sistema urbano.
- A pesar de la expansión, la densidad global del sistema disminuyó desde 104 hab/ha en 1952 a 60,9 hab/ha en 2024, debido al crecimiento extensivo hacia áreas periféricas.
- La presión continúa hacia Peñuelas, Guanaqueros y Tongoy, áreas clasificadas como aptas para extensión urbana por el PRI Elqui.

Se reconoce que la conurbación La Serena–Coquimbo opera sobre una matriz territorial híbrida, donde un núcleo urbano altamente consolidado convive con un territorio comunal mayoritariamente rural. Aunque **más del 92,5% de la población reside en áreas urbanas**, las comunas mantienen **extensos suelos rurales y agrícolas**, que actúan como reservas territoriales y, simultáneamente, como espacios de presión por expansión habitacional, actividades productivas y nuevos equipamientos.

Factores de Presión y Transformaciones Recientes

Diversos factores convergen para intensificar la expansión urbana y las transformaciones territoriales recientes:

a) **Presión habitacional**: El déficit de vivienda, combinado con el crecimiento poblacional, ha generado un aumento de loteos, proyectos inmobiliarios en zonas periurbanas, y parcelaciones de agrado. El GORE, en el Informe de Recomendación (2024), señala que la demanda por suelo habitacional ha aumentado de forma sostenida en la última década.
b) **Movilidad y conectividad**: El Plan de Acción CES–BID destaca la dependencia de la Ruta 5, principal eje que articula las dos ciudades. La mayor motorización y los viajes intercomunales producen un efecto centrífugo, facilitando el crecimiento hacia zonas alejadas del centro urbano.
c) **Actividad económica y nuevos usos de suelo**: La presencia de polos productivos (turismo, servicios, zonas industriales, puertos), genera nuevas presiones: ampliación de áreas de almacenamiento, mayor infraestructura logística, y expansión comercial hacia vías estructurantes como la Ruta D-43.
d) **Marco regulatorio en transición**: La existencia de áreas de extensión urbana en el PRI Elqui (2019) abrió la puerta a regularizaciones y nuevas expansiones. Muchas zonas se desarrollaron antes de que los Planes Reguladores Comunales estuvieran completamente actualizados (particularmente en Coquimbo).
e) **Migración interna e internacional**: La Serena–Coquimbo ha tenido históricamente una alta atracción de población proveniente del norte grande, zonas rurales del valle del Elqui y migración extranjera. Según el INE, la población migrante aumentó significativamente entre 2017 y 2024, reforzando la demanda por vivienda y servicios.

Zonificación del Suelo Urbano y Rural

Este capítulo propone un marco de lectura territorial y normativa sobre la relación entre el suelo urbano y rural, identificando sus límites formales, zonas de transición y principales espacios de interacción. A partir de este análisis, se reconoce de qué manera la planificación vigente organiza la ocupación del territorio y dónde se concentran las principales tensiones derivadas de los procesos de urbanización. Para ello, se abordan tres dimensiones complementarias: la delimitación normativa de los suelos urbano y rural, los bordes y el gradiente urbano–rural, y las interfaces urbano-rurales junto con las presiones sobre el suelo, constituyendo así un insumo base para los capítulos siguientes.

Delimitación Normativa del Suelo Urbano y Rural

El presente apartado tiene por finalidad caracterizar y analizar la delimitación normativa vigente entre suelo urbano y rural en el territorio de estudio, estableciendo el marco regulatorio que determina las áreas habilitadas para el desarrollo urbano y aquellas sometidas a régimen rural, de acuerdo con los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) aplicables.

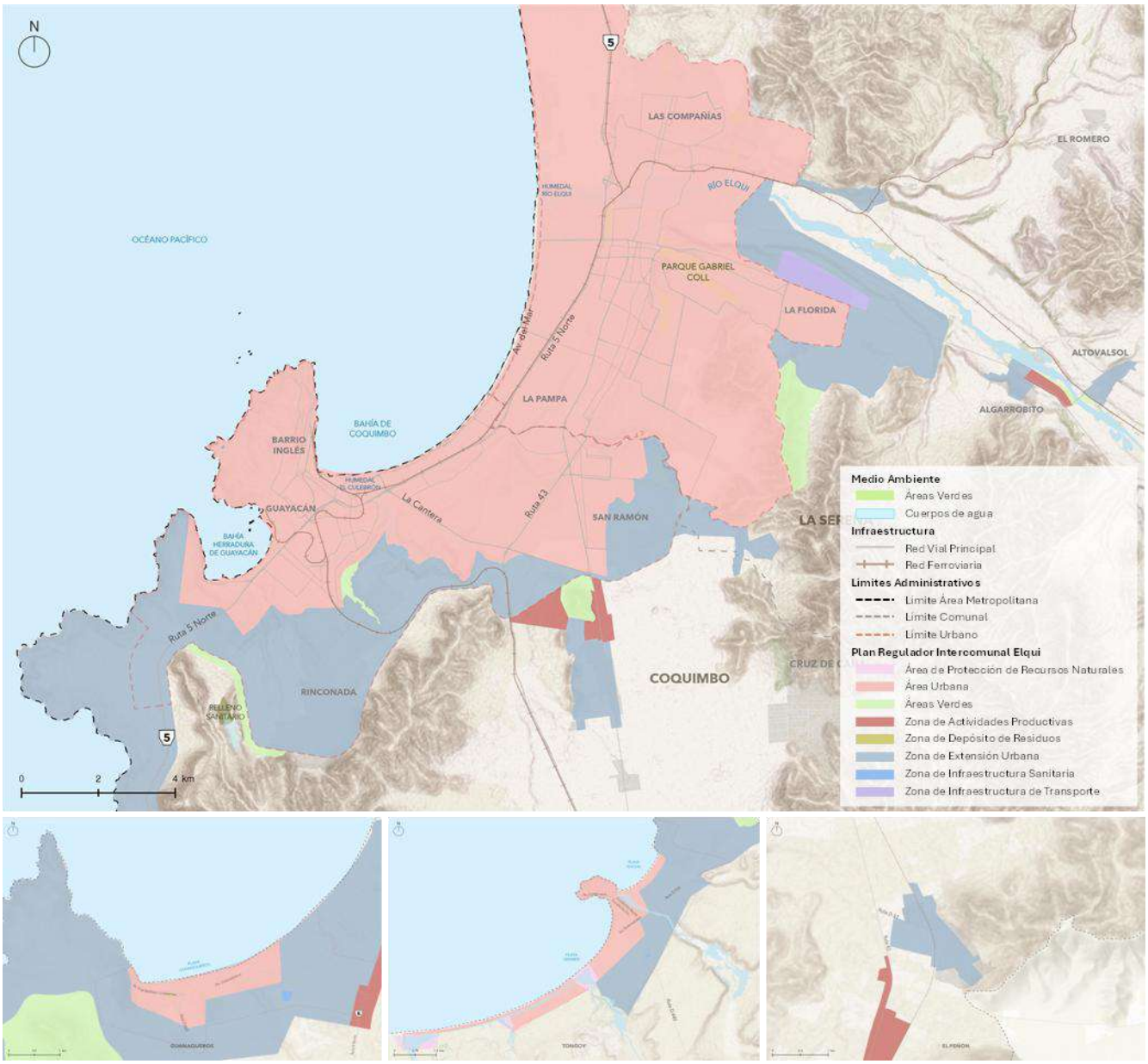
En este contexto, la OGUC[27] define como área urbana a aquellos territorios comprendidos dentro de los límites urbanos destinado el desarrollo armónico de los centros poblados y sus actividades existentes y proyectadas por el instrumento de planificación territorial correspondiente, principalmente a través de los Planes Reguladores Comunales (PRC) y, en los casos que corresponda, por los Planes Reguladores Intercomunales (PRI). Por su parte, el área rural se emplaza fuera de dichos límites urbanos y se rige por disposiciones específicas orientadas a la protección de sus funciones productivas, ambientales y paisajísticas, estableciendo restricciones respecto a la subdivisión predial, la urbanización y los cambios de uso de suelo.

A continuación, se presenta la delimitación normativa en función de los Instrumentos de Planificación Territorial vigentes:

a) **Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI):** Este instrumento regula el desarrollo territorial mediante la definición de diversas áreas y zonas, distinguiendo entre áreas urbanas, áreas rurales y otras categorías relevantes, las cuales se detallan a continuación.

[27] Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones – D.S. N°47, 1992; actualizada al 16 de marzo del 2026, modificada por D.S. N°2 – Diario Oficial del 16 de marzo del 2026.

Ilustración 83 Mapa de Zonificación por Plan Regulador Intercomunal del Elqui



Fuente: IDOM con base en Plan Regulador Intercomunal del Elqui, 2019

El plan regulador intercomunal establece una estructura normativa supra comunal que diferencia de manera explícita el suelo urbano, el suelo rural y las áreas destinadas a procesos de expansión urbana, configurando el marco general de ordenamiento para todo el sistema territorial, conformado por las comunas de Coquimbo y La Serena.

En términos normativos, el PRI define un suelo urbano consolidado (Área Urbana) concentrado principalmente en el continuo urbano existente de las ciudades de Coquimbo y La Serena, así como en los centros urbanos menores del territorio. Este suelo corresponde a áreas ya incorporadas al

desarrollo urbano, cuya función principal es consolidar la ciudad existente dentro de límites normativamente establecidos.

Complementariamente, el instrumento incorpora un sistema amplio y jerarquizado de zonas de extensión urbana (ZEU), diferenciadas en múltiples categorías (ZEU-1 a ZEU-8), incluyendo extensiones especiales de equipamiento, infraestructura y actividades productivas), como también áreas verdes y áreas de depósito de residuos. Estas zonas permiten anticipar de forma planificada los procesos de crecimiento urbano futuro, estableciendo localizaciones preferentes para la expansión de la ciudad, sin incorporar de inmediato dichas áreas al suelo urbano consolidado. Por su parte, el suelo rural se estructura principalmente a través de áreas de valor agrícola, residencial rural, turismo y conservación (AR-1 a AR-5) y se complementa con un conjunto relevante de áreas de riesgo (ZR) y restricción (maremotos, inundación, protección de esteros, protección de ríos, quebradas y remoción en masa). Esta regulación refuerza el carácter rural predominante del territorio intercomunal y establece limitaciones explícitas a la urbanización fuera de las áreas definidas como urbanas o de extensión.

Tabla 49 Síntesis Zonificación – PRI Elqui

Componente	Subzona	Criterio	Restricciones / Condicionantes	Observaciones / Ejemplos	Componente
Área Urbana	AU (Área Urbana)	Centros urbanos regulados por PRC	Según PRC vigente	Se rige por normativa comunal	Corresponde al suelo urbano consolidado intercomunal
Áreas de Extensión Urbana	ZEU (Zonas de Extensión Urbana 1–8A)	Incorporación de nuevas áreas urbanas y control del crecimiento	Residencial, equipamiento, infraestructura, turismo (según subzona)	Normas supletorias hasta que PRC regule	Permiten diferenciar intensidades de ocupación y localización territorial
Áreas Verdes	AV (Área Verde Intercomunal)	Protección y amortiguación urbano-rural	Recreación, conservación	Restringe urbanización intensiva	Espacios de valor ambiental y de regulación territorial
Actividades Productivas	ZEU-P1	Industria inofensiva y molesta	Industrial, logística	Restricción a actividades peligrosas	Localización controlada de actividades productivas
	ZEU-P2	Actividad productiva asociada a soporte portuario	Industria, logística, portuario	Uso intensivo condicionado	Vinculado a infraestructura estratégica
	ZEU-PMP	Actividades molestas y peligrosas	Industria pesada	Alta restricción territorial	Localización muy acotada y excepcional
Infraestructura	ZI-S1 / ZI-S2 / ZIT	Infraestructura de impacto intercomunal	Sanitaria, energética, aeroportuaria, residuos	Reserva territorial obligatoria	Definidas por OGUC como instalaciones de impacto
Área Rural	AR (Área Rural general)	Uso rural del territorio intercomunal	Agrícola, turismo rural, actividades primarias	Regulación mediante Art. 55 LGUC	Parte explícita del ámbito del PRI
	AR-1	Apoyo a centros poblados	Residencial rural, servicios básicos	Subdivisión predial regulada	Transición urbano-rural
	AR-2	Suelos agrícolas	Actividad agrícola preferente	Restricción a urbanización	Protección productiva del valle
	AR-3	Borde costero	Turismo, usos compatibles	Restricciones ambientales	Alta sensibilidad territorial

Componente	Subzona	Criterio	Restricciones / Condicionantes	Observaciones / Ejemplos	Componente
	AR-4	Áreas ecológicas	Conservación	Restricción fuerte al desarrollo	Valor ambiental alto
	AR-5	Villorrios rurales	Residencial rural	Condiciones de habitabilidad	Reconocimiento de asentamientos existentes
Áreas de Protección	APVN	Protección valor natural	Conservación, investigación	Uso restringido	Según OGUC art. 2.1.18
	APVP	Protección valor patrimonial	Turismo controlado, conservación	Intervenciones reguladas	Incluye patrimonio cultural
Áreas de Riesgo	ZR / ZRAA / ARM / ZR-I / AR-S	Restricción por riesgo natural	Usos limitados	Restricción total o parcial a edificación	Definidas conforme art. 2.1.17 OGUC

Fuente: IDOM con base a la Memoria Explicativa del Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui (SEREMI MINVU Región de Coquimbo, 2019), Capítulo 5: Plan propuesto y zonificación.

De este modo, el PRI estructura el crecimiento urbano del sistema mediante una estrategia de expansión controlada, continua y jerarquizada, orientada principalmente a la consolidación y extensión del núcleo urbano principal. Las zonas de extensión urbana se disponen mayoritariamente en los bordes inmediatos del continuo urbano existente, privilegiando el crecimiento por contigüidad y evitando la dispersión sobre el suelo rural.

Este modelo se complementa con extensiones específicas para equipamiento, servicios e infraestructura productiva, y se desarrolla principalmente a lo largo de los valles y de la costa, mientras que los sistemas de cerros, áreas de valor ambiental y zonas de riesgo operan como límites físicos y regulatorios del crecimiento urbano. De este modo, el PRI define tanto las áreas aptas para la expansión urbana como aquellas que deben mantenerse excluidas de estos procesos, estructurando el modelo territorial a escala intercomunal.

Tabla 50 Análisis síntesis definiciones del PRI

Dimensión	Definición según PRI
Modalidad de crecimiento	Expansión urbana controlada y planificada
Localización preferente	Bordes inmediatos del continuo urbano consolidado
Relación con la ciudad existente	Integración al tejido urbano existente
Tratamiento del suelo rural	Urbanización fuera de los límites restringida
Función de las zonas de extensión	Anticipar crecimiento urbano
Diversificación funcional	Extensiones para equipamiento, servicios e infraestructura productiva
Estructura territorial dominante	Costera, eje Ruta 5
Elementos de contención	Cerros, borde costero, quebradas

Fuente: IDOM con base en Plan Regulador Intercomunal del Elqui, 2019

b) Planes Reguladores Comunales (PRC):

Definen de manera precisa y vinculante los límites urbanos a escala comunal, estableciendo las áreas efectivamente habilitadas para la ocupación y consolidación urbana.

El siguiente mapa representa la interpretación de la zonificación normativa del territorio de estudio, diferenciando las distintas zonas establecidas por el PRC de La Serena (2020), el PRC de Coquimbo (2025) y sus respectivas ordenanzas. Cabe señalar que los PRC regulan exclusivamente las áreas urbanas; por lo tanto, en este caso, el sector de El Peñón no presenta zonificación normativa.

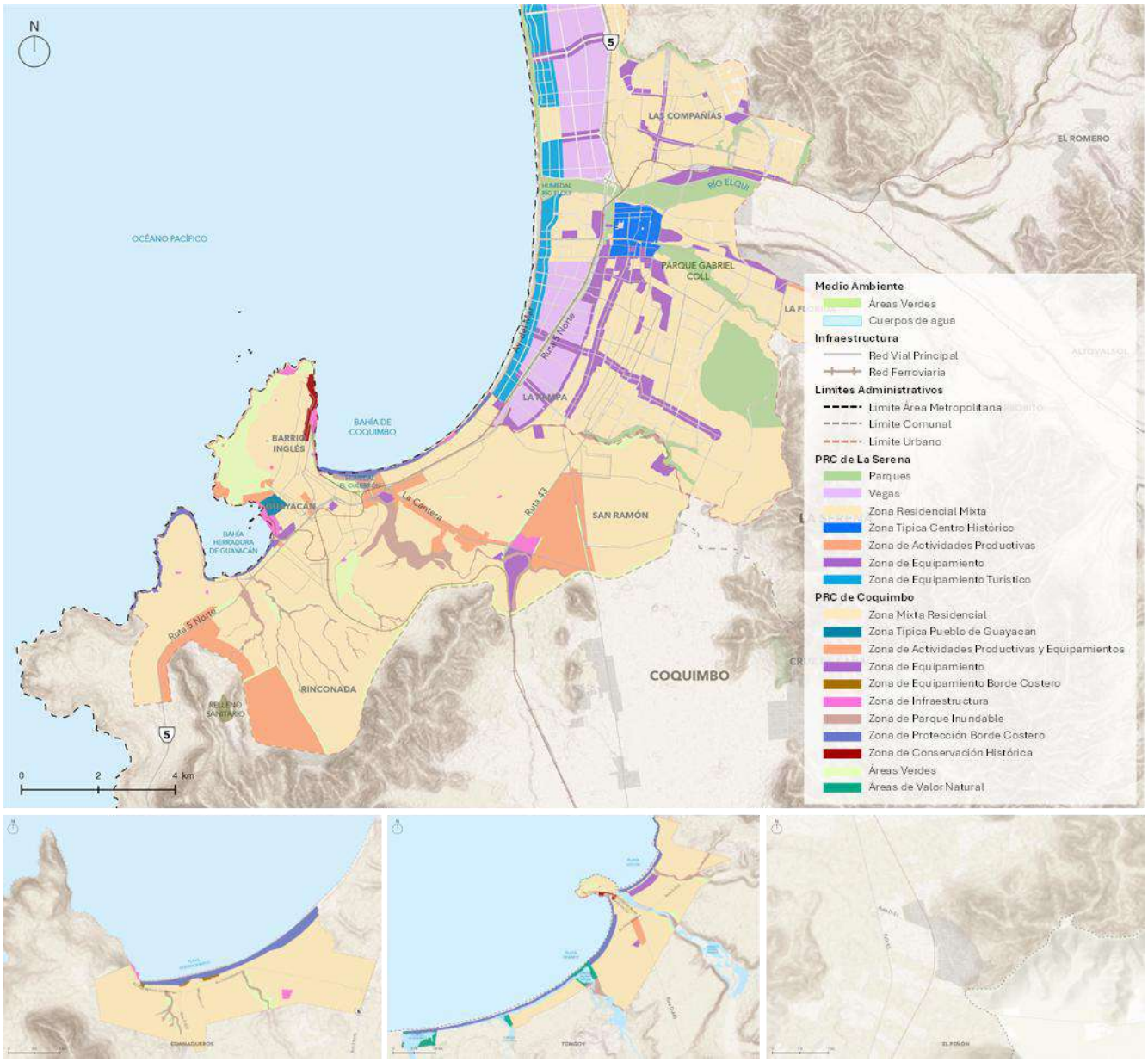
Para facilitar la lectura de la zonificación normativa, se agrupan por cada comuna las siguientes zonificaciones, relacionadas según su tipología:

- **La Serena:** Zona Residencial Mixta (ZU-1 a ZU-5), Zona de Actividades Productivas (ZU-15 y ZU-16), Zona Borde Costero Marítimo (ZPBC-1 y ZPBC-2), Zona de Equipamiento (ZU-8 a ZU-13, ZU-15 a ZU-20), Zona Típica Centro Histórico de La Serena (ZPT-1 a ZPT-9) y Zonas de Conservación Histórica (ZCH-1 y ZCH-2)[28].

- **Coquimbo:** Zona Mixta Residencial (ZU3 a ZU17), Zona de Actividades Productivas y Equipamiento (ZP1 a ZP3), Cona de Equipamiento (ZE1 a ZE4), Zona de Equipamiento de Borde Costero (ZEBC1 y ZEBC2), Zona de Infraestructura (ZI1 a ZI4), Zona Típica Pueblo de Guayacán (AVP1 a AVP3), Zonas de Conservación Histórica (ZCH1 a ZCH5).

[28] Para más detalle sobre las Zonas Típicas y Zonas de Conservación Histórica, según los Planes Regulares Comunales de La Serena y Coquimbo, revisar el apartado Disposiciones normativas sobre patrimonio en los IPT

Ilustración 84 Mapa de Zonificación por Plan Regulador Comunal de La Serena y Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Plan Regulador Comunal de La Serena, 2020 y Coquimbo, 2025

Se reconocen patrones diferenciados para ambas comunas, primordialmente en la zonificación, donde en Coquimbo se puede apreciar una predominancia de zonas residenciales mixtas y actividades productivas, mientras que en La Serena se puede observar que predominan las zonas de equipamiento turístico, residenciales, residenciales mixtas y parques. Se puede observar de igual manera como se configura el AM LS-CQ en base a la Ruta 5 y los principales ejes viales, consolidándose en torno a la bahía de Coquimbo como un sistema urbano unificado.

En contraste, Guanaqueros, Tongoy y El Peñón se encuentran físicamente separados, en un contexto rural, evidenciando la estructura principal en torno al núcleo costero conurbado.

Tabla 51 Análisis síntesis definiciones del PRC

Dimensión	Definición según PRI
Modalidad de delimitación urbana	Delimitación comunal de suelos urbanos consolidados
Escala de regulación	Comunal
Continuidad urbana	Continuo urbano funcional
Relación entre comunas	Interdependencia importante
Configuración del límite urbano	Límites definidos
Inserción territorial	Borde costero, valle del río Elqui
Relación con infraestructura	Crecimiento urbano en torno a ejes viales
Estructura urbana resultante	Sistema con nodo central conurbanizado y asentamientos secundarios

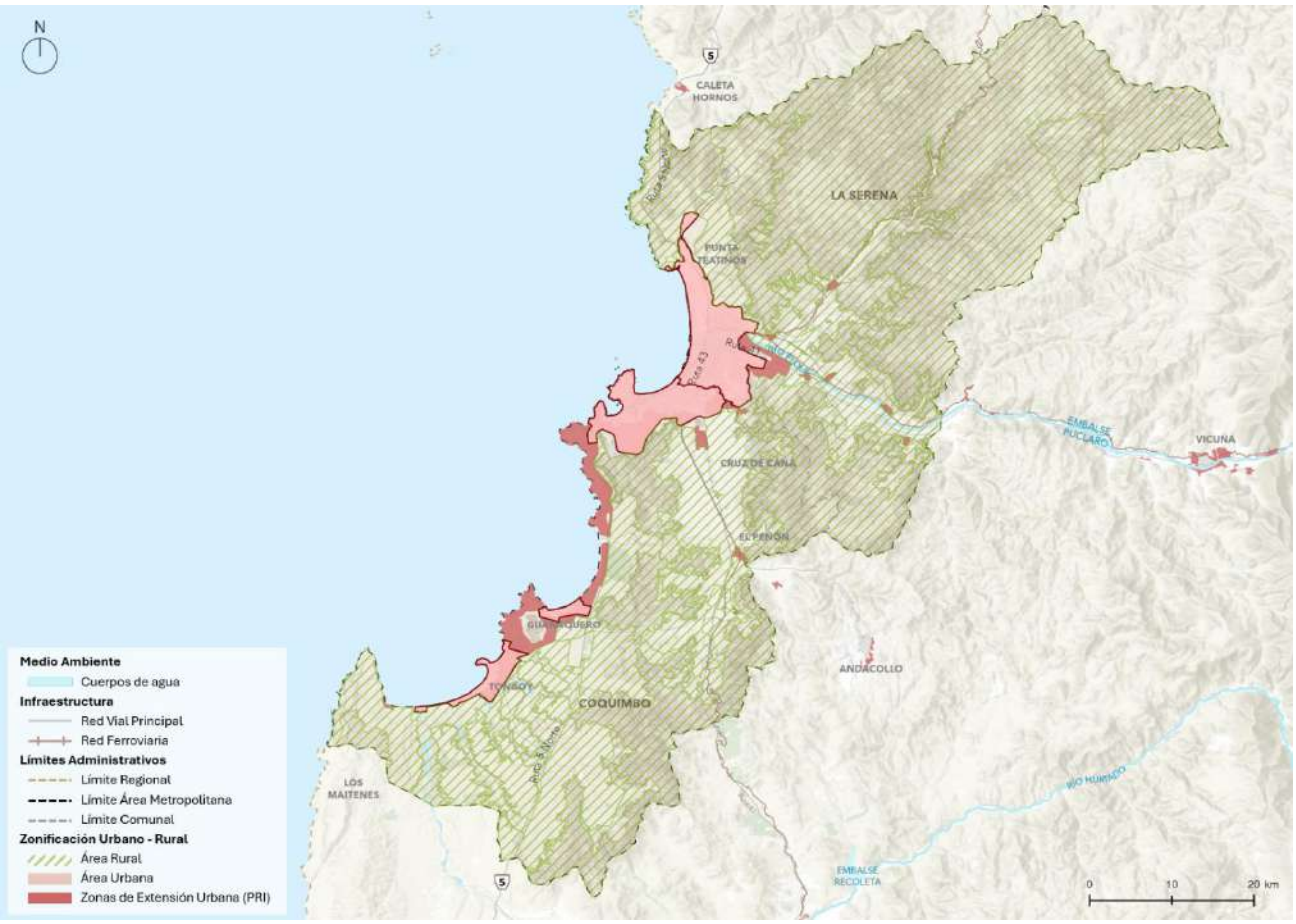
Fuente: IDOM con base en el Plan Regulador Comunal de La Serena, 2020 y Coquimbo, 2025

Zonificación Normativa del Suelo Urbano y Rural

El presente apartado se apoya en un mapa de síntesis de la zonificación normativa del suelo urbano y rural, elaborado a partir de la integración de las definiciones del Plan Regulador Intercomunal (PRI) y los Planes Reguladores Comunales (PRC). Esta representación simplifica la normativa vigente en un conjunto acotado de tres categorías estructurales: **Zona Urbana, Zonas de Extensión Urbana y Zona Rural**. De este modo, se busca relevar la organización territorial urbano–rural del área de estudio y facilitar su análisis a escala metropolitana y de la conurbación.

Para efectos de este análisis, la zona urbana corresponde al suelo urbano definido por los PRC al interior del límite urbano vigente (LU). Por su parte, las zonas de extensión urbana corresponden a áreas definidas por el PRI destinadas al crecimiento urbano proyectado, las cuales constituyen una categoría normativa diferenciada del suelo urbano comunal y no forman parte del límite urbano vigente mientras no sean incorporadas a este mediante los respectivos instrumentos comunales. Finalmente, la zona rural comprende el resto del territorio no incorporado a las categorías anteriores, correspondiente principalmente al área rural definida por el PRI.

Ilustración 85 Mapa de Zonificación Normativa del Suelo Urbano y Rural del AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el Plan Regulador Intercomunal del Elqui, 2019

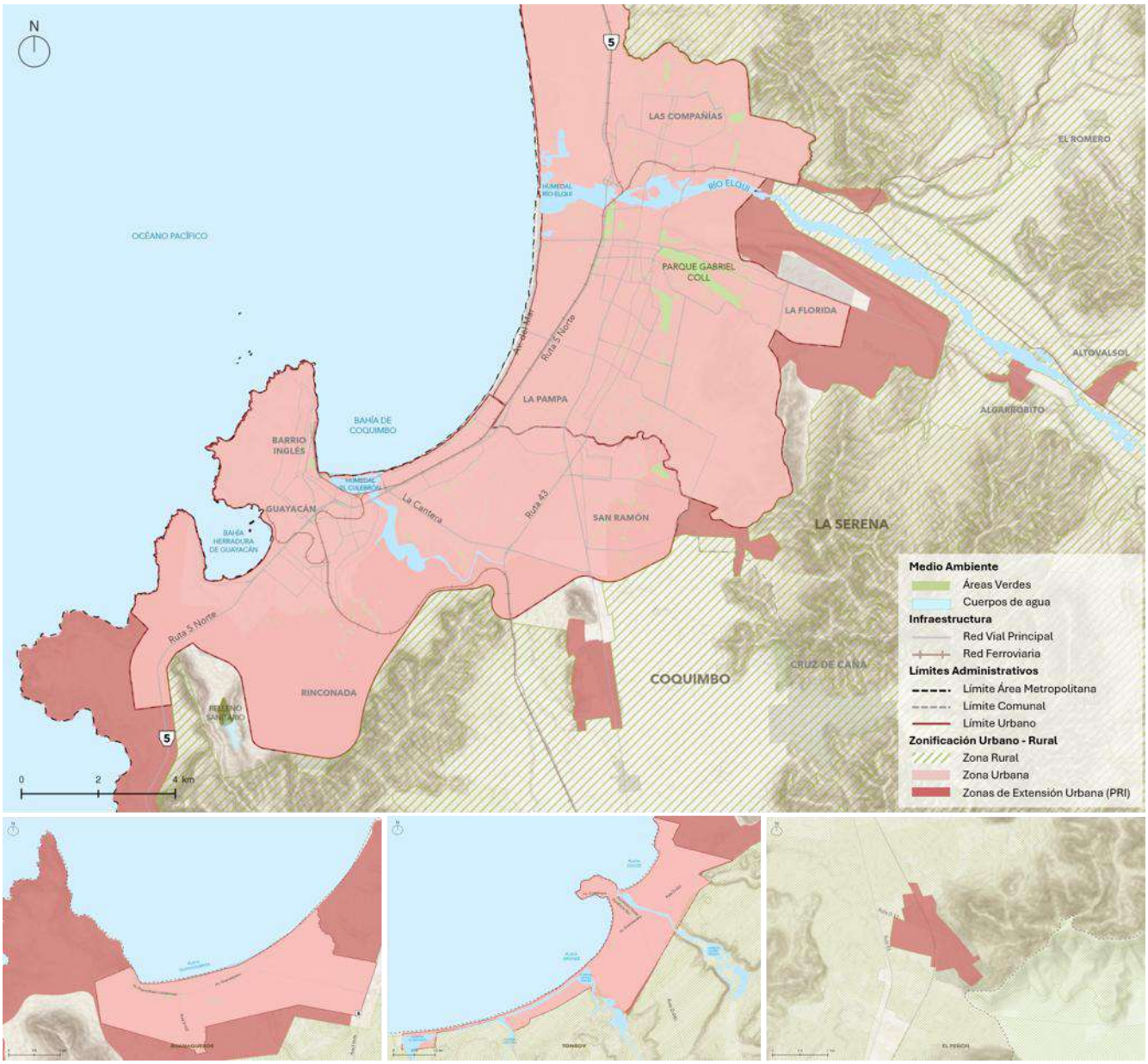
A escala metropolitana, la zonificación normativa evidencia una localización del área urbana predominantemente asociada al borde costero. Asimismo, la superficie del suelo urbano normado se concentra en mayor medida en la conurbación Coquimbo–La Serena, mientras que las zonas de extensión urbana se disponen principalmente en su periferia, incluyendo sectores orientados hacia el borde costero sur y áreas interiores, articulándose con las áreas urbanas de Guanaqueros y Tongoy.

Estas zonas de extensión, generalmente ubicadas en continuidad o proximidad al tejido urbano existente, corresponden a ámbitos normativos definidos a escala intercomunal para orientar el crecimiento futuro, sin constituir suelo urbano vigente. En este sentido, su rol es anticipar y estructurar la expansión, manteniendo una distinción clara respecto del suelo urbano consolidado y del límite urbano definido por los PRC.

Por otro lado, los valles y áreas interiores del AM LS-CQ se caracterizan por el predominio de suelo rural, destacando la presencia de sistemas de cerros, cauces naturales y zonas de valor paisajístico. En este contexto, la delimitación normativa vigente establece una relación clara entre la ciudad y

su entorno rural, donde el límite urbano actúa como un mecanismo explícito de control de la ocupación del suelo, diferenciando el espacio urbanizable vigente del territorio sujeto a régimen rural o de extensión. Esta configuración refuerza una lógica de crecimiento urbano proyectado hacia áreas previamente definidas por el PRI, sin alterar el predominio estructural del suelo rural a escala metropolitana, manteniendo la lectura de un territorio ampliamente regulado por funciones rurales y ambientales.

Ilustración 86 Mapa de Zonificación urbana-rural de la conurbación del AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el Plan Regulador Intercomunal del Elqui, 2019

A escala de la conurbación, la zonificación normativa evidencia una continuidad y proximidad del suelo urbano entre los límites de Coquimbo y La Serena, configurando este ámbito como el principal núcleo urbano del territorio.

En este contexto, el límite urbano de La Serena se compone exclusivamente de zonas urbanas definidas por su PRC, mientras que las áreas de extensión urbana se localizan fuera de dicho límite, principalmente hacia la periferia nororiente, en torno al aeropuerto y al sector de La Florida, evidenciando una proyección de crecimiento hacia la Ruta 41 y el valle interior.

Por su parte, el territorio comunal de Coquimbo presenta tanto áreas urbanas consolidadas como una presencia relevante de zonas de extensión urbana definidas por el PRI en su entorno inmediato. Estas se localizan principalmente hacia el borde costero sur de la conurbación y en continuidad con el eje estructurante de la Ruta 5, así como en sectores interiores como Pan de Azúcar. En todos los casos, estas áreas corresponden a extensiones normativas intercomunales y no a suelo urbano vigente, aun cuando puedan presentar procesos incipientes de ocupación.

En el caso de Guanaqueros, el área urbana se encuentra rodeada por amplias zonas de extensión urbana hacia el borde costero, configurando un ámbito de expansión potencial definido por el PRI, aunque jurídicamente diferenciado del límite urbano vigente. Por su parte, Tongoy presenta un área urbana consolidada en el borde costero, acompañada por zonas de extensión hacia el oriente, en interacción directa con el suelo rural circundante.

Por último, el sector de El Peñón, localizado al suroriente de la conurbación, se identifica como zona de extensión urbana definida por el PRI, correspondiente a un ámbito de expansión proyectada, en el que se observan procesos de ocupación residencial en desarrollo, sin que ello implique su incorporación plena al suelo urbano normativo.

La cartografía evidencia, asimismo, sectores donde el suelo urbano colinda directamente con suelo rural, configurando bordes normativos nítidos, sin transiciones reglamentarias intermedias. Esta condición resulta relevante para comprender la relación entre usos urbanos y rurales en el territorio, así como las tensiones y dinámicas de crecimiento que se desarrollan en dichos límites, cuyos efectos territoriales se abordan en los subcapítulos siguientes.

Bordes y Gradiente Urbano–Rural

Ilustración 87 Contraste en el límite urbano de la comuna de Coquimbo

Fuente: Google Earth, © Google, 2025.

Se identifican los bordes urbanos según su grado de definición, se caracteriza el gradiente de ocupación del suelo en términos de continuidad, densidad y forma urbana, y se examina el rol que cumplen las áreas de extensión urbana como espacios de transición y soporte del crecimiento, con el fin de saber cómo y dónde se produce la transición entre la ciudad y el entorno rural en el AM LS-CQ, pasando de una lectura normativa a una lectura territorial–funcional.

Tabla 52 Bordes y gradiente urbano-rural AM LS-CQ

Dimensión	Tipología / Categoría	Caracterización territorial	Ámbitos y ejemplos relevantes
Bordes urbanos	Bordes consolidados	Bordes claramente definidos, con tejido urbano continuo y relativamente estable. La expansión reciente se expresa principalmente como engrosamiento y completamiento del tejido existente, más que como crecimiento discontinuo.	Continuo urbano de Coquimbo y La Serena sector Ruta 43 y Av. Costanera, asociado a estos ejes viales.
	Bordes difusos o irregulares	Bordes con ocupación discontinua o irregular, asociados a expansión periférica o crecimiento lineal apoyado en corredores de conectividad, sin consolidar continuidad urbana completa.	La Serena, Av. Cuatro Esquinas junto al Cerro Grande, Coquimbo en su sector suroeste junto al relleno sanitario.
	Bordes en contacto con	Bordes directamente vinculados a la matriz rural activa y a elementos	Borde costero, quebradas de Culebrón, Peñuelas y río Elqui

Dimensión	Tipología / Categoría	Caracterización territorial	Ámbitos y ejemplos relevantes
	áreas rurales productivas, naturales (protegidas) o infraestructurales	estructurantes del territorio, que actúan como límites físicos y ambientales del crecimiento urbano.	como hitos hídricos. Relieve como borde en Cerro Grande y el Cordón el Alumbrado.
Gradiente urbano-rural	**Continuidades y discontinuidades**	El gradiente permite distinguir tramos de transición continua desde el tejido urbano consolidado hacia áreas rurales, así como rupturas asociadas a núcleos satélite o a expansión discontinua.	Continuidad marcada en Coquimbo hacia el sur este, discontinuidad en sector La Florida hacia el valle del Elqui con crecimiento en forma de corredor y parcelaciones rurales.
	Cambios progresivos de densidad, uso y forma urbana	Transición estructurada en tres ámbitos: centro urbano, borde suburbano y matriz rural, con disminución progresiva de densidad y cambio en los usos del suelo.	Área central de La Serena, con franja de expansión suburbana en dirección al valle del Elqui, con posterior predominio rural.
	Sectores mixtos o transicionales	Ámbitos donde coexisten dinámicas urbanas y rurales, articuladas por infraestructura y actividades de mayor escala, configurando interfaces funcionales complejas.	Ejes de conectividad y bordes del continuo urbano en dirección a valles interiores.
Relación con áreas de extensión urbana	**Franja de transición suburbana**	Las áreas de extensión urbana operan como espacios intermedios entre el tejido consolidado y la matriz rural, absorbiendo nuevos desarrollos y funciones de soporte urbano.	Bordes inmediatos del continuo urbano principal y de núcleos secundarios.
	Ocupación discontinua y anticipación del crecimiento	En algunos sectores, la ocupación real se expresa mediante corredores o subdivisiones rurales, configurando antecedentes para evaluar posibles desajustes entre ocupación efectiva y normativa.	Sectores periurbanos asociados a ejes de accesibilidad y parcelaciones rurales.

Fuente: IDOM

Se observa que la transición entre ciudad y entorno rural se organiza a partir de bordes heterogéneos y gradientes de ocupación diferenciados, fuertemente condicionados por el rol del continuo urbano Coquimbo - La Serena y la persistencia de una matriz rural activa. Coexisten

bordes consolidados, especialmente en el eje principal, con bordes difusos asociados a crecimientos periféricos y corredores, así como frentes de contacto directo con sistemas productivos y naturales que estructuran y limitan la expansión urbana.

Asimismo, el gradiente urbano–rural evidencia transiciones progresivas en densidad, usos y forma urbana, junto a sectores transicionales complejos donde confluyen dinámicas urbanas, rurales e infraestructurales. En este contexto, las áreas de extensión urbana operan como espacios intermedios clave, aunque la ocupación efectiva del suelo en algunos sectores anticipa procesos que tensionan el límite normativo. Esta lectura territorial constituye la base directa para la identificación de interfaces urbano–rurales y presiones sobre el suelo, que se desarrollan en el apartado siguiente.

Interfaces Urbano–Rurales y Presiones sobre el Suelo Agrícola

El AM LS-CQ se estructura a partir de la interacción entre un sistema urbano en proceso de consolidación y una base rural productiva agrícola como también ambiental y paisajística. En este marco, las interfaces urbano–rurales no se entienden únicamente como bordes físicos de la ciudad, sino como espacios de contacto activo y tensión, donde convergen procesos de transformación del uso de suelo, presiones inmobiliarias, desajustes normativos y exposición a riesgos socioambientales, constituyendo ámbitos críticos para la planificación metropolitana.

El patrón predominante del sistema metropolitano corresponde a un crecimiento por extensión, con expansión hacia la periferia y la incorporación progresiva de áreas periurbanas, lo que configura una interfaz urbano–rural dinámica y bordes en permanente transformación.

Desde esta perspectiva, las interfaces urbano–rurales del AM LS-CQ se concentran principalmente en torno al continuo urbano Coquimbo-La Serena, en los entornos inmediatos del río Elqui, y a lo largo de corredores de conectividad estructurantes. En estos espacios se superponen dinámicas urbanas y rurales con distinta intensidad, dando lugar a conflictos diferenciados según el grado de consolidación urbana y el tipo de contacto con la matriz rural.

La siguiente tabla sintetiza estas interfaces, relevando no su forma —ya abordada en los apartados de bordes y gradientes—, sino las presiones y tensiones territoriales que concentran:

Tabla 53 Tipologías de interfaces urbano–rurales y presiones asociadas

Tipo de interfaz	Localización predominante	Tensión territorial principal
Interfaz de restricción o protección	Límites urbanos Coquimbo-La Serena	Se manifiesta en las quebradas, cerros y cursos de agua, los que actúan como elementos naturales de contención del crecimiento urbano
Borde urbano difuso/irregular	Ribera sur río Elqui, sector La Florida	Expansión dispersa y anticipada a la normativa; desajuste entre límite urbano y ocupación efectiva.
Interfaz de contacto rural-productivo/natural	Ruta 5, comunas de La Serena y Coquimbo	Presión sobre prédios agrícolas dentro de entramado urbano, pérdida irreversible de suelos agrícolas de alto valor

Fuente: IDOM

Las presiones actuales y emergentes sobre el uso del suelo en estas interfaces responden a la convergencia de múltiples factores estructurales: el crecimiento demográfico asociado a la consolidación del área metropolitana, la expansión residencial de baja densidad en áreas periurbanas, la valorización inmobiliaria de sectores rurales y costeros, y la localización de infraestructuras, servicios y actividades productivas fuera del límite urbano. En conjunto, estas dinámicas intensifican procesos de periurbanización, fragmentación del suelo y ocupación de áreas ambientalmente sensibles, particularmente en entornos asociados al río Elqui, quebradas y sectores litorales.

Asimismo, las interfaces urbano–rurales del AM LS-CQ se configuran como espacios críticos de riesgo territorial, donde la superposición entre ocupaciones residenciales, actividades productivas y condiciones naturales, como dinámicas aluvionales, pendientes pronunciadas o exposición a amenazas costeras, incrementa la vulnerabilidad del sistema urbano–territorial.

La localización de asentamientos en proximidad a cauces, laderas y áreas con cobertura vegetal relevante refuerza la necesidad de incorporar criterios de resiliencia, gestión del riesgo y adaptación al cambio climático como componentes centrales de la planificación metropolitana, entendiendo que estas interfaces no corresponden únicamente a bordes físicos, sino a ámbitos dinámicos de interacción, transformación y conflicto territorial. Las condiciones normativas, los bordes urbanos y las interfaces identificadas configuran el marco territorial sobre el cual se estructura el sistema urbano–territorial del Área Metropolitana, análisis que se desarrolla en el siguiente apartado.

3.2.1.4. Estructura Económica y Productiva del Sistema Metropolitano

El siguiente análisis busca caracterizar los factores económicos que inciden en la organización territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), reconociendo los rubros predominantes en la estructura productiva y del empleo, su distribución espacial y las interacciones urbano-rurales que configuran el funcionamiento del sistema metropolitano.

Perfil Económico General del Sistema Metropolitano

Debido a que el Producto Interno Bruto (PIB) se publica oficialmente a escala nacional y regional y no para áreas metropolitanas o comunas, para analizar el desempeño económico del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se requiere un enfoque indirecto, basado en la aproximación territorial al PIB regional, utilizando como referencias la concentración demográfica y económica del área metropolitana, el peso relativo de sus sectores productivos predominantes y su rol funcional como principal núcleo urbano-productivo regional. Se trata, por lo tanto, de una estimación de carácter inferencial y no de una medición contable directa del PIB metropolitano.

Producto Interno Bruto del Sistema Metropolitano (PIB)

Sobre esta base, se desarrolla una estimación de la distribución comunal de la actividad económica del AM LS-CQ, a partir de variables proxy -ventas anuales y empleo dependiente declarados al Servicio de Impuestos Internos (SII)- aplicadas sobre el PIB regional. El análisis se enmarca en la evolución reciente del PIB regional en el período 2013–2023, situando al AM LS-CQ dentro del contexto económico regional y nacional, y proporcionando una base para comprender la organización económica interna del sistema metropolitano.

Tabla 54 Analisis Producto Interno Bruto por Región

Región	PIB 2023 (MM$ encadenados)	Participación aprox. en total regionalizado *	Crecimiento anual promedio PIB 2013–2023 **
Región de Arica y Parinacota	1,684.52	0.9%	2.8%
Región de Tarapacá	5,018.08	2.7%	2.4%
Región de Antofagasta	16,107.34	8.8%	0.5%
Región de Atacama	4,016.95	2.2%	1.1%
Región de Coquimbo	**6,317.66**	**3.4%**	**1.3%**
Región de Valparaíso	15,221.65	8.1%	1.1%
Región Metropolitana de Santiago	84,643.58	46.0%	1.9%
Región del Lib. Gral. B. O'Higgins	8,221.46	4.5%	1.8%
Región del Maule	8,033.42	4.4%	2.9%
Región de Ñuble	3,052.93	1.7%	2.7%
Región del Biobío	12,907.42	7.0%	2.8%
Región de La Araucanía	6,070.34	3.3%	3.3%
Región de Los Ríos	2,701.68	1.5%	2.5%
Región de Los Lagos	7,054.82	3.8%	3.5%
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	1,304.52	0.7%	1.7%
Región de Magallanes y de la Antártica Chilena	1,928.90	1.0%	1.9%

* La participación (%) se calcula como proporción del total regionalizado del mismo cuadro (aproximada), dado que las series encadenadas no son aditivas.

** El Crecimiento anual promedio (CAGR) corresponde a 2013–2023.

Fuente: IDOM con base en datos del Banco Central de Chile (BDE). Producto interno bruto anual por región, volumen a precios del año anterior encadenado, series empalmadas, referencia 2018. [29]

Como lo muestra la tabla, la Región Metropolitana de Santiago concentra 46,0% del PIB nacional, con un valor cercano a $84,6 billones (MM$ encadenados), lo que confirma su rol dominante y estructurante del sistema económico nacional.

Un segundo grupo de regiones de alto peso relativo está conformado por Antofagasta con un 8,8%, Valparaíso con 8,3% y Biobío con el 7,0%. Estas cuatro regiones conforman en conjunto el

[29] Banco Central de Chile. (s. f.). Producto interno bruto por región, volumen a precios del año anterior encadenado, referencia 2018 [Data set]. Base de Datos Estadísticos (SIE). https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_ESTADIST_REGIONAL/MN_REGIONAL1/CCNN2018_PIB_REGIONAL/637920126972421106

70% del PIB nacional, lo que refleja la alta concentración económica de territorios caracterizados por grandes áreas metropolitanas, la existencia de clústeres mineros, portuarios o industriales y servicios de alta complejidad. En este contexto, la región de Coquimbo (con un 3,4% del total del PIB total regionalizado) se sitúa en un grupo intermedio de regiones, junto con La Araucanía (3,3%), Los Lagos (3,8%), Maule (4,4%) y O'Higgins (4,6%).

Como el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo constituye el principal sistema urbano, económico y funcional de la Región de Coquimbo, concentrando aproximadamente 60–62% de la población regional, la mayor parte del empleo asalariado formal, gran parte de los servicios superiores (educación terciaria, salud de alta complejidad, servicios empresariales y públicos) y la infraestructura económica estratégica como el Puerto de Coquimbo, el Aeródromo La Florida y el principal nodo logístico-comercial regional, se puede sostener que el desempeño del PIB regional está fuertemente determinado por la dinámica productiva del área metropolitana.

El análisis de la evolución del PIB regional de Coquimbo en el período 2013–2023 muestra que la región ha mantenido un crecimiento promedio anual de 1,3%, ubicándose bajo el promedio nacional y por debajo del dinamismo observado en varias regiones de tamaño económico similar. Esta trayectoria sugiere una economía regional caracterizada por un crecimiento moderado y estructuralmente condicionado, influido tanto por la volatilidad de los sectores extrapolitanos como por la estabilidad relativa de las actividades urbanas.

Estimación del PIB Comunal del AM LS-CQ

Aplicando la proxy compuesta de ventas anuales y empleo dependiente declarados por comuna al SII y del contexto regional caracterizado en el punto anterior, las siguientes tablas presentan una estimación de la distribución comunal del PIB regional 2023 al interior del AM LS-CQ.

Este ejercicio busca dimensionar el peso económico del sistema metropolitano y de cada una de sus comunas constitutivas a partir de información administrativa disponible, asegurando consistencia con las Cuentas Nacionales Regionales.

Tabla 55 PIB estimado por comunas AM LS-CQ, año 2024

Comuna	Ventas UF	Empleo	Ventas (0-1)	Empleo (0-1)	Peso compuesto	PIB Comunal * (CLP billones)
La Serena	133,995,768	83,103	0,68	0,59	0,66	4,18
Coquimbo	62,496,098	56,994	0,32	0,41	0,34	2,20

* PIB comunal estimado a partir de proxy compuesta Ventas SII (50%) y Empleo Dependiente SII (50%). La suma comunal corresponde al total del AM LS-CQ por construcción metodológica. Valores expresados en CLP billones a precios constantes.

Fuente: IDOM con base en datos del Servicio de Impuestos Internos (SII): ventas anuales (expresadas en UF) y empleo dependiente por comuna, año 2024. Datos recopilados y publicados en 2025 [30]; Banco Central de Chile: Producto Interno Bruto Regional trimestral, volumen a precios del año anterior encadenado, series empalmadas, referencia 2018.[31]

Como lo muestra la tabla, La Serena concentra 133,9 millones de UF, equivalente al 68% de las ventas metropolitanas, mientras que Coquimbo registra 62,5 millones de UF, representando el 32%. Aquello da cuenta de una mayor concentración de actividades de servicios, comercio y funciones administrativas en La Serena y una mayor presencia de sectores intensivos en transacciones formales y valor monetario, consistente con su perfil de centro administrativo, comercial y de servicios avanzados del sistema urbano, sin desmedro del rol relevante que cumple Coquimbo en la economía metropolitana.

Desde la perspectiva del empleo dependiente, la brecha entre ambas comunas se acota, aunque se mantiene el predominio de La Serena. La capital regional concentra 83.103 trabajadores dependientes, equivalente al 59% del empleo formal metropolitano, en tanto Coquimbo reúne 56.994 trabajadores, representando el 41%. Este resultado refleja la relevancia de Coquimbo como polo de empleo industrial, portuario y logístico, con una estructura productiva algo más intensiva en mano de obra en relación con su volumen de ventas.

La combinación de ambas dimensiones —ventas y empleo— a través del peso compuesto permite una lectura más equilibrada del aporte económico comunal. Bajo este enfoque, La Serena alcanza un peso compuesto de 0,66, mientras que Coquimbo obtiene un 0,34, lo que confirma que, si bien ambas comunas contribuyen de manera sustantiva al sistema metropolitano, La Serena mantiene una posición predominante en la generación de valor agregado.

Desde la perspectiva del empleo dependiente, la brecha entre ambas comunas se acota, aunque se mantiene el predominio de La Serena. La capital regional concentra 83.103 trabajadores dependientes, equivalente al 59% del empleo formal metropolitano, en tanto Coquimbo reúne 56.994 trabajadores, representando el 41%. Este resultado refleja la relevancia de Coquimbo como polo de empleo industrial, portuario y logístico, con una estructura productiva algo más intensiva

[30] Información consultada en Servicio de Impuestos Internos. (s. f.). Servicio de Impuestos Internos. https://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html

[31] Información consultada de Banco Central de Chile. (s. f.). Producto interno bruto regional, volumen a precios del año anterior encadenado, referencia 2018 [Data set]. Base de Datos Estadísticos (SIE). https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_ESTADIST_REGIONAL/MN_REGIONAL1/CCNN2018_PIB_REGIONAL_T

en mano de obra en relación con su volumen de ventas. La combinación de ambas dimensiones —ventas y empleo— a través del peso compuesto permite una lectura más equilibrada del aporte económico comunal.

Bajo este enfoque, La Serena alcanza un peso compuesto de 0,66, mientras que Coquimbo obtiene un 0,34, lo que confirma que, si bien ambas comunas contribuyen de manera sustantiva al sistema metropolitano, La Serena mantiene una posición predominante en la generación de valor agregado.Aplicado este coeficiente sobre el PIB regional de la Región de Coquimbo para 2023, la estimación resultante arroja un PIB comunal aproximado de 4,18 billones de pesos para La Serena y 2,20 billones para Coquimbo. En términos agregados, el PIB estimado del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo asciende así a 6,38 billones de pesos, valor coherente con el peso económico regional observado y con la estructura productiva urbana del sistema.

Tabla 56 Estimación PIB comunal AM LS-CQ (2024)

Comuna	% PIB AM LS-CQ (peso compuesto) *	PIB estimado (CLP billones)	AM LS-CQ / Región (%)
AM LS-CQ	100%	6,38	100%
La Serena	65,50%	4,18	65,50%
Coquimbo	34,50%	2,2	34,50%

* El PIB regional se utiliza como base de referencia (100 %) y se distribuye exclusivamente entre las comunas del AM LS-CQ según pesos relativos de ventas y empleo SII. En consecuencia, el 100 % asignado al AM LS-CQ responde a una definición metodológica y no representa su participación efectiva en el total regional.

Fuente: IDOM con base en datos del Servicio de Impuestos Internos (SII): ventas anuales (expresadas en UF) y empleo dependiente por comuna, año 2024. Datos recopilados y publicados en 2025; Banco Central de Chile: Producto Interno Bruto Regional trimestral, volumen a precios del año anterior encadenado, series empalmadas, referencia 2018.

La tabla muestra la desagregación del PIB estimado del AM LS-CQ en valores absolutos. En ella se observa que La Serena concentra aproximadamente el 65,5% del PIB metropolitano, lo que equivale a un PIB estimado de $4.178,6 miles de millones de pesos, mientras que Coquimbo explica el 34,5% restante, con un PIB estimado de $2.197,9 miles de millones. Esta distribución confirma que prácticamente dos tercios del valor agregado metropolitano se generan en La Serena, reforzando su rol como principal núcleo económico del sistema urbano.

Composición Sectorial de la Actividad Económica

El análisis de la composición sectorial de la actividad económica del AM LS-CQ se realizó a partir de información proveniente del Servicio de Impuestos Internos (SII) que permite caracterizar la distribución del empleo formal por rubro económico a escala regional y comunal. El indicador principal utilizado corresponde al porcentaje de empleo por rubro económico, calculado como la proporción de trabajadores registrados en cada actividad respecto del total de empleo formal.

Para efectos analíticos, las actividades económicas fueron agrupadas en las siguientes categorías, en base a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU): Agricultura, ganadería y silvicultura (A); industria: comprende minería (B), manufactura (C) y otras actividades industriales (D–E); Construcción (F); Comercio (G); Transporte y almacenamiento (H); Servicios: incluye el conjunto de actividades terciarias (I–U), tales como servicios profesionales, administrativos, sociales, educación y salud, entre otros.

Adicionalmente, se construyó una clasificación de intensidad sectorial (baja, media, media alta, alta y muy alta), definida en función de la participación relativa de cada rubro en la estructura de empleo, con el objetivo de facilitar la comparación entre escalas territoriales.

Tabla 57 Criterios de clasificación de intensidad sectorial

Categoría	Rango
Muy alta	> 30%
Alta	20–30%
Media alta	15–20%
Media	8–15%
Baja	3–8%
Muy baja	< 3%

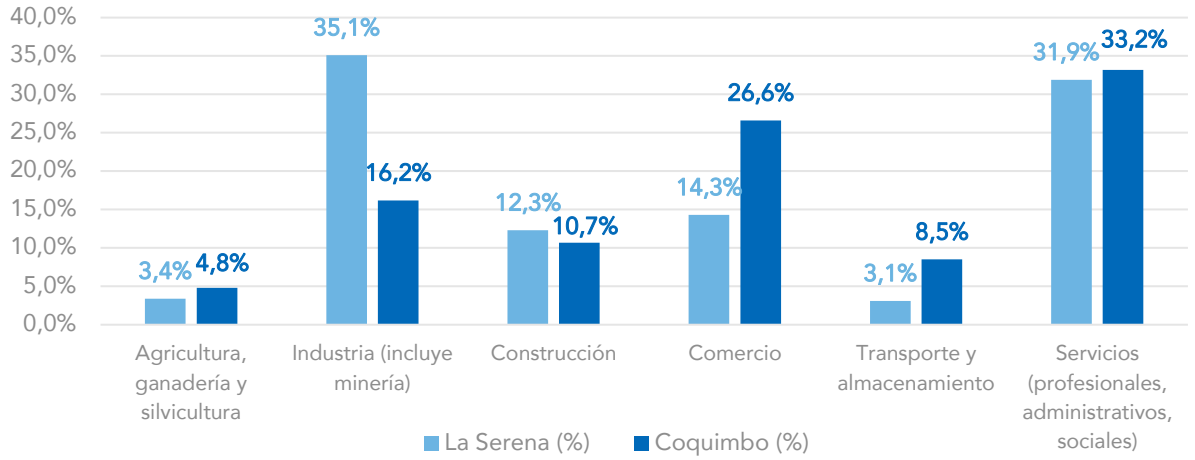
Fuente: IDOM a partir de registros administrativos del Servicio de Impuestos Internos (SII), año base 2024.

Tabla 58 Distribución de la actividad económica – Región / Sistema AM LS-CQ

Rubro económico	Región de Coquimbo	AM LS-CQ	La Serena	Coquimbo
Agricultura, ganadería y silvicultura	Media	Baja	Baja	Baja
Industria	Alta	Alta	Muy alta	Media alta
Construcción	Media	Media	Media	Media
Comercio	Media alta	Media alta	Media	Alta
Transporte y almacenamiento	Baja	Baja	Baja	Media
Servicios	Alta	Muy alta	Muy alta	Muy alta

Fuente: IDOM a partir de registros administrativos del Servicio de Impuestos Internos (SII), bases PUB_COMU_RUBR (La Serena y Coquimbo) y PUB_REG_RUBR (Región de Coquimbo), año base 2024.

Ilustración 88 Gráfico de distribución de la actividad económica por comuna



Fuente: IDOM a partir de registros administrativos del Servicio de Impuestos Internos (SII), bases PUB_COMU_RUBR (La Serena y Coquimbo) y PUB_REG_RUBR (Región de Coquimbo), año base 2024.

A partir de esto, podemos señalar que el AM LS-CQ presenta una estructura económica caracterizada por el predominio de actividades secundarias y terciarias, en línea con su condición de principal concentración urbana de la región de Coquimbo, con el rubro de Industria (con una fuerte incidencia de la minería) que representa un 29,2% de las actividades económicas y clasificada en la categoría Alta y con Servicios, con el 32,2%, clasificada como Muy Alta, lo que indica una mayor concentración de funciones administrativas, sociales y profesionales y un rol como polo de provisión de servicios regionales.

En las categorías medias están los rubros Comercio con el 18,2%, clasificada como Media Alta, y Construcción con un 11,6%, clasificada como Media.Existe una menor presencia relativa del sector primario en el AM LS-CQ. El rubro Agricultura concentra un 3,9% de las actividades, lo que muestra una especialización urbana del sistema metropolitano, en contraste con el perfil más equilibrado (y ruralizado) de la región.

Por otra parte, existen diferencias entre las dos comunas que conforman el área metropolitana, pero que muestran una especialización funcional complementaria: La Serena cumple un rol de polo de servicios e institucionalidad (Servicios 32,9%, Muy Alta; Industria 35,1%, Muy Alta; y Comercio 14,3%, Media); por lo que se infiere que La Serena actúa como centro administrativo, de servicios públicos y expansión residencial, con captura indirecta de rentas mineras.

Por su parte, Coquimbo aparece como un nodo comercial y logístico-productivo, con los rubros de Comercio concentrando el 26.6% de las actividades y clasificada como Alta; los Servicios con el 33,2%, clasificada como Muy Alta y Transporte con el 8,5% considerada como Media. Con esto, el rol de la comuna aparece como plataforma comercial, logística y de distribución, articulando el sistema económico.

Así, el AM LS-CQ presenta una estructura económica fuertemente terciarizada, con un importante soporte industrial asociado principalmente a la actividad minera. En comparación con la región, el sistema metropolitano muestra una menor participación del sector primario y una mayor concentración de servicios, consolidándose como el principal nodo de provisión de funciones urbanas y administrativas.

Especialización Productiva Comunal y Estructura del Empleo

El presente análisis tiene por objetivo caracterizar la especialización productiva comunal y la estructura del empleo en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), identificando los rubros económicos con mayor incidencia en empleo y ventas en las comunas de La Serena y Coquimbo, y reconociendo las diferencias funcionales que estas configuraciones expresan al interior del sistema metropolitano. Para este análisis, se consideran las ventas anuales (UF) y el número de trabajadores por rubro económico, calculando su participación relativa respecto del total comunal, así como indicadores de productividad (ventas por trabajador).

Tabla 59 Estructura del empleo y especialización económica por comuna – Rubros principales (2024)

Comuna	Rubro principal	Trabajadores	% empleo comunal	% ventas comunales	Lectura sintética
La Serena	**Construcción (F)**	17.375	20,9%	8,6%	Principal generador de empleo; vinculado a expansión urbana e inmobiliaria
	Servicios de salud, educación y apoyo (conjunto)	29.648	~35,6%	~7,8%	Base laboral terciaria que sostiene la estructura ocupacional
Coquimbo	**Construcción (F)**	9.075	15,9%	8,4%	Motor principal del empleo local asociado al crecimiento urbano
	Comercio y servicios (conjunto)	18.519	~32,5%	~44,3%	Soporte económico del sistema; mayor dinamismo en generación de ventas

Fuente: IDOM a partir de datos SII, Año Comercial 2024

El análisis de la estructura del empleo evidencia que, en ambas comunas, el rubro de construcción se posiciona como principal generador de empleo, aunque con diferencias significativas en la estructura económica subyacente. En La Serena, la construcción concentra 20,9% del empleo comunal (17.375 trabajadores), constituyéndose en el principal rubro laboral, asociado a procesos de expansión urbana e inmobiliaria. Sin embargo, su participación en las ventas comunales es significativamente menor (8,6%), lo que indica un sector intensivo en empleo, pero con menor generación de valor relativo.

Como segundo componente relevante, destacan los servicios sociales (salud, educación y servicios de apoyo), que en conjunto explican aproximadamente 35,6% del empleo comunal, configurando

una base laboral terciaria amplia y relativamente estable. No obstante, estos rubros presentan una menor incidencia en ventas, lo que refuerza su carácter de servicios de reproducción social más que de generación directa de valor económico.

En Coquimbo, la construcción también lidera el empleo, con 15,9% de los trabajadores (9.075 personas), manteniendo su rol como motor laboral asociado al crecimiento urbano. Sin embargo, a diferencia de La Serena, el tejido económico de Coquimbo presenta una mayor orientación hacia actividades de mercado. El conjunto de comercio y servicios concentra aproximadamente 32,5% del empleo y 44,3% de las ventas comunales, lo que evidencia un mayor dinamismo económico vinculado a actividades comerciales y de distribución. Adicionalmente, la enseñanza destaca como rubro secundario relevante (9,9% del empleo), reflejando la importancia de funciones urbanas de soporte social. No obstante, su incidencia en ventas es baja (1,9%), en línea con un patrón de servicios orientados a la provisión más que a la generación de ingresos.

El comercio, por su parte, se posiciona como el principal rubro en ventas, concentrando 32,9% del total comunal, consolidando el perfil de Coquimbo como nodo comercial y de intercambio económico dentro del sistema metropolitano.

Tabla 60 Estructura económica y productiva por comuna según actividad empresarial y empleo (2024)

Comuna	Especialización económica predominante (según empleo y ventas)	Rol funcional	Implicancias territoriales
La Serena	Predominio del sector terciario con alta base laboral en servicios (salud, educación y servicios de apoyo), combinado con una elevada incidencia de la construcción en el empleo y una fuerte concentración de ventas en minería	Centralidad metropolitana administrativa y de servicios	Alta atracción de flujos laborales; expansión urbana sostenida; presión sobre suelo urbano consolidado y demanda de equipamientos y servicios
Coquimbo	Perfil orientado al comercio y servicios asociados, con construcción como principal rubro de empleo y alta participación del comercio en ventas; presencia relevante de transporte y logística	Nodo comercial, logístico y productivo del sistema metropolitano	Intensificación de actividades económicas y logísticas; presión sobre infraestructura vial y portuaria; consolidación de funciones de intercambio y distribución

Fuente: IDOM a partir de datos SII Año Comercial 2024.

Tabla 61 Especialización productiva y estructura del empleo del AM LS-CQ (2024)

Unidad Territorial	Especialización económica predominante (según empleo y ventas)	Rol funcional
AM LS-CQ	Predominio de una economía de servicios diversificada, con alta concentración de empleo en servicios sociales, comercio y construcción, junto con una significativa participación de ventas en comercio, servicios y actividades vinculadas a la minería y logística, consolidando una base productiva urbana compleja y articulada.	**Sistema económico metropolitano integrado**, articulador de servicios, comercio y funciones logísticas-productivas a escala regional.
La Serena	Predominio del sector terciario con alta base laboral en servicios (salud, educación y servicios de apoyo), combinado con una elevada incidencia de la construcción en el empleo y una fuerte concentración de ventas en minería.	**Centralidad metropolitana administrativa y de servicios**.
Coquimbo	Perfil orientado al comercio y servicios asociados, con construcción como principal rubro de empleo y alta participación del comercio en ventas; presencia relevante de transporte y logística.	**Nodo comercial, logístico y productivo del sistema metropolitano**.

Fuente: IDOM a partir de datos SII Año Comercial 2024.

Como vemos, en La Serena se observa un predominio del sector terciario, sustentado en una alta concentración de empleo en servicios como salud, educación y actividades de apoyo, junto con una presencia significativa de la construcción y una importante incidencia de ventas vinculadas a la minería. Este perfil configura a la comuna como la principal centralidad administrativa y de servicios del sistema metropolitano, desempeñando funciones de articulación, gestión y provisión de servicios especializados tanto a escala local como regional. Desde el punto de vista territorial, esta condición se traduce en una alta atracción de flujos laborales desde otras comunas, una expansión urbana sostenida y creciente presión sobre el suelo urbano consolidado, así como una demanda acumulativa por equipamientos, servicios e infraestructura urbana.

Por su parte, Coquimbo presenta un perfil económico orientado al comercio y los servicios asociados, con la construcción como principal fuente de empleo y una elevada participación del comercio en las ventas, a lo que se suma una presencia relevante de actividades de transporte y logística. Este patrón da cuenta de su rol como nodo comercial, logístico y productivo del sistema metropolitano, vinculado estrechamente al funcionamiento portuario y a la articulación de flujos de bienes y servicios a distintas escalas. En términos territoriales, esta especialización implica una intensificación de actividades económicas y logísticas, generando presiones sobre la infraestructura vial y portuaria, y consolidando su función como espacio de intercambio, distribución y soporte productivo dentro del sistema metropolitano.

En conjunto, ambos perfiles configuran un sistema económico metropolitano funcionalmente integrado, donde La Serena y Coquimbo no compiten, sino que se especializan y complementan, estructurando una base productiva diversificada que sostiene el dinamismo económico regional.

Localización Territorial y Relaciones Urbano-Rurales

La relación entre economía y forma urbana en el AM LS-CQ puede caracterizarse a partir de los siguientes elementos estructurales:

1. Especialización funcional del espacio urbano
    - Núcleo con actividades terciarias (comercio, servicios)
    - Periferia con actividades primarias/logísticas
2. Estructura espacial derivada de la economía
    - Centralidad del eje La Serena–Coquimbo
    - Expansión periurbana asociada a funciones económicas
3. Efectos sobre uso de suelo y forma urbana
    - Periurbanización
    - Fragmentación del suelo productivo
    - Presión sobre áreas ambientales

La localización territorial de las actividades económicas en el AM LS-CQ se organiza en torno a un sistema urbano altamente concentrado y funcionalmente integrado, estructurado sobre el continuo conurbado costero que articula ambas comunas. En este espacio, las actividades de comercio, servicios, administración, educación superior, salud y turismo se localizan preferentemente en las áreas urbanas consolidadas, particularmente a lo largo del eje La Serena–Coquimbo y sus principales corredores estructurantes, configurando el núcleo principal de generación de empleo, consumo y provisión de servicios de escala regional. Esta concentración da lugar a una configuración urbana especializada, donde el centro metropolitano asume funciones terciarias predominantes y de mayor intensidad económica.

En contraste, los territorios rurales, periurbanos y áreas de borde urbano —que, aunque representan una menor proporción de la población, han experimentado un crecimiento relativo significativo en los últimos años— concentran actividades productivas de base primaria, logística, turismo rural y nuevas formas de ocupación residencial. Estos espacios cumplen un rol clave como soporte funcional del sistema urbano, al albergar funciones productivas extensivas y actividades complementarias que requieren mayor disponibilidad de suelo, así como procesos de expansión residencial vinculados a dinámicas de periurbanización.

Esta configuración territorial da lugar a una estructura funcional profundamente interdependiente, donde la alta concentración de actividades terciarias en el núcleo urbano se articula con funciones productivas, logísticas y residenciales en los espacios periféricos y de transición. Como consecuencia, se generan flujos intensivos y cotidianos de trabajadores, bienes y servicios, particularmente entre La Serena y Coquimbo, así como desde sectores rurales y periurbanos hacia el eje central, consolidando una movilidad predominantemente centrípeta y una integración funcional que trasciende los límites comunales. Estos flujos se sustentan en una red de conectividad estructurada principalmente en torno a la Ruta 5 y a los corredores transversales, los cuales concentran desplazamientos laborales, educativos, comerciales y logístico-portuarios, evidenciando niveles crecientes de congestión y presión sobre la infraestructura existente.

Asimismo, la expansión urbana reciente hacia zonas de interfase urbano–rural y sectores costeros ha intensificado la relación entre ciudad y territorio, configurando nuevas dinámicas de periurbanización, fragmentación del suelo productivo y presión sobre sistemas naturales estratégicos, como humedales, cuencas y borde costero. Estas transformaciones evidencian una relación directa entre la localización de actividades económicas y la forma urbana, en tanto la expansión de usos residenciales y servicios sobre áreas periféricas modifica la estructura espacial del sistema y reconfigura la distribución de funciones productivas.

En este contexto, el AM LS-CQ se configura como un sistema territorial integrado pero sujeto a tensiones, donde la concentración urbana de actividades terciarias y de servicios convive con una base productiva y ambiental que condiciona su desarrollo. En coherencia con el análisis integrado del presente estudio, el área metropolitana puede entenderse como un sistema funcional altamente interdependiente, estructurado en torno a una fuerte movilidad cotidiana, una marcada complementariedad entre funciones urbanas y productivas, y una creciente necesidad de coordinación en la gestión del territorio, la infraestructura y los recursos naturales que lo sustentan.

Finalmente, las dinámicas de localización de actividades económicas y los flujos asociados no solo configuran la organización espacial del sistema metropolitano, sino que inciden directamente en el uso del suelo, la ocupación de áreas ambientalmente sensibles y la exposición a riesgos naturales, estableciendo un vínculo estructural entre economía, forma urbana y medio natural, así como con los desafíos de sostenibilidad y resiliencia que enfrenta el territorio en el mediano y largo plazo.

3.2.2. Determinantes del Medio Natural

La identificación y análisis del patrimonio natural existente resulta esencial para comprender los servicios ambientales y ecosistémicos que inciden en el desarrollo territorial y sustentan la calidad de vida de la población. En este contexto, es indispensable considerar las interacciones entre los componentes atmosféricos, hídricos, geomorfológicos y edáficos, dado que de ellos dependen procesos clave como la conservación y proliferación de la biodiversidad en escala regional, metropolitana y local. Estos sistemas configuran condiciones paisajísticas y ambientales que constituyen un valor estratégico para la planificación territorial, al influir directamente en las posibilidades y restricciones del desarrollo urbano.

El área metropolitana se inserta en una configuración geomorfológica singular dentro del contexto costero chileno, caracterizada por la continuidad de la primera terraza marina. A diferencia de otras ciudades donde este nivel se ve interrumpido por cordones montañosos o el farellón costero con elevaciones superiores a los 30 metros, aquí la planicie costera se extiende de manera amplia y abierta. Esta condición particular define un marco territorial con implicancias relevantes para la planificación urbana y ambiental, que más adelante se detallan en relación con las amenazas y vulnerabilidades específicas de la conurbación.

De esta forma, los determinantes del medio natural actúan como factores estructurales de vulnerabilidad y oportunidad para el desarrollo metropolitano, pues condicionan la localización urbana, la gestión del riesgo, el acceso al agua y la relación entre el sistema urbano y sistema natural. Estos elementos suponen un marco ambiental clave que debe ser incorporado de forma transversal en los instrumentos de planificación territorial y los instrumentos de gestión, orientando decisiones de crecimiento urbano, infraestructura y gobernanza a escala metropolitana.

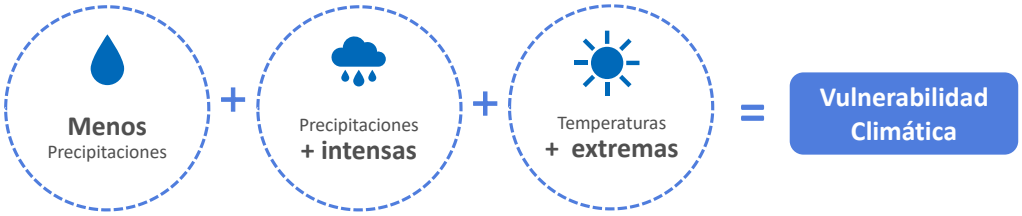
3.2.2.1. Condiciones Climáticas

El área metropolitana de La Serena–Coquimbo se inserta en un clima de transición entre el mediterráneo desértico y el semidesértico, caracterizado por la relativa escasez de lluvias y su concentración en un reducido número de eventos. Hacia la franja costera, predomina un régimen estepárico costero o nuboso, mientras que hacia el interior de las comunas se observa una menor nubosidad, lo que se traduce en un aumento progresivo de las diferencias térmicas diarias, mensuales y anuales, junto con una disminución de las precipitaciones.

De acuerdo con la Dirección Meteorológica de Chile (DMC), el promedio anual de lluvias bordea los 100 mm, reflejando una condición estructural de escasez hídrica. Estudios recientes del Centro

Científico CEAZA[32] señalan que, pese a episodios de mayor precipitación en 2024, los embalses de la región mantienen niveles críticos, lo que evidencia la vulnerabilidad del territorio frente a la variabilidad climática y los procesos de desertificación.

Ilustración 89 Esquema factores de vulnerabilidad climática



Fuente: IDOM

De esta forma, se evidencia que la vulnerabilidad climática del territorio es resultado de la convergencia de múltiples factores climáticos, los cuales no actúan de manera aislada, sino que se refuerzan entre sí, amplificando sus impactos sobre los sistemas naturales, urbanos y sociales.

Por una parte, la disminución progresiva de las precipitaciones contribuye a un escenario de estrés hídrico estructural, afectando la disponibilidad de recursos hídricos para consumo humano, actividades productivas y mantención de ecosistemas. Esta condición reduce la capacidad de resiliencia del territorio frente a eventos extremos y limita las opciones de adaptación, especialmente en zonas dependientes de fuentes superficiales o subterráneas vulnerables. De manera simultánea, el aumento de la intensidad de las precipitaciones en cortos periodos de tiempo incrementa el riesgo de eventos hidrometeorológicos adversos. Asimismo, la presencia de temperaturas más extremas, tanto en episodios de calor como de frío, intensifica los efectos de las condiciones anteriores, elevando los riesgos para la salud humana, aumentando la presión sobre los ecosistemas y generando mayores requerimientos energéticos e hídricos.

Estos procesos se explican principalmente por los efectos del cambio climático, que se manifiesta a través de alteraciones significativas en los patrones climáticos históricos, tanto en la disponibilidad hídrica como en el régimen térmico. En este contexto, el área metropolitana presenta una alta sensibilidad frente a dichas variaciones, dado su carácter semiárido y su dependencia estructural de condiciones climáticas estables, lo que incrementa su exposición a escenarios de vulnerabilidad climática diferenciada en el territorio.

[32] Centro Científico CEAZA. (2024). Boletín Climático Región de Coquimbo. Laboratorio de Meteorología CEAZA. https://boletin.ceazamet.cl/images/boletin/boletin.ceazamet.2024.09.pdf

Cambio Climático

A escala global, el aumento en la concentración de gases de efecto invernadero (GEI) ha provocado cambios sin precedentes en el funcionamiento del sistema climático, manifestados principalmente en el incremento de la temperatura atmosférica y oceánica, la alteración de los patrones de precipitación, la elevación del nivel del mar y el aumento en la frecuencia e intensidad de eventos extremos (IPCC, 2021). Estos procesos han sido reconocidos a nivel nacional y regional a través de la Ley N°21.455 Marco de Cambio Climático y el Plan de Acción Regional de Cambio Climático de Coquimbo (PARCC), los cuales identifican al cambio climático como un factor estructural que incide directamente sobre el desarrollo territorial y la sostenibilidad de los sistemas urbanos y ambientales.

No obstante, los impactos asociados al cambio climático no se distribuyen de manera homogénea en el territorio, sino que afectan de forma diferenciada a los distintos sistemas y comunidades, en función de sus condiciones físicas, socioeconómicas y de su capacidad de adaptación. En este sentido, el cambio climático incrementa los niveles de vulnerabilidad territorial, poniendo en riesgo a personas, recursos, ecosistemas, infraestructuras y patrimonio social, económico y cultural.

Este fenómeno constituye además un factor transversal, que incide directamente en la ocurrencia y magnitud de amenazas naturales, las cuales no se presentan de forma aislada, sino que responden a una tendencia climática de largo plazo. En el caso del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo, el PARCC Coquimbo reconoce presiones crecientes sobre el borde costero y el sistema territorial, donde se evidencian procesos como la erosión costera, el aumento de la temperatura superficial del mar y del suelo, el incremento en la frecuencia de días calurosos y olas de calor, junto con una tendencia a la disminución de las precipitaciones.

Estas dinámicas generan impactos acumulativos sobre los sistemas naturales, la infraestructura y las actividades humanas, profundizando las condiciones de exposición y vulnerabilidad territorial frente a eventos extremos.

Erosión Costera

La erosión costera constituye uno de los principales impactos asociados a las dinámicas generadas por el cambio climático, viéndose reforzada por el aumento en la frecuencia e intensidad de marejadas, el incremento en la altura significativa de ola y un mayor número de días de cierre de puertos. Estas condiciones inciden negativamente en actividades económicas claves como el

turismo y la actividad portuaria, generando efectos directos sobre la economía local y la funcionalidad del borde costero (MMA, 2019[33]).

En este contexto, las playas dentro del área metropolitana presentan niveles muy altos de vulnerabilidad frente a la erosión costera, en contraste con otros sectores de la región donde la afectación es moderada o baja. Esta situación repercute directamente en el uso recreativo del borde costero, la oferta turística y la dinámica urbana asociada a estos espacios, además de incrementar la exposición frente a amenazas naturales en un escenario de cambio climático. Adicionalmente, este fenómeno puede generar consecuencias significativas sobre la estabilidad y funcionalidad de obras de protección costera, tales como rompeolas y defensas marítimas. Esta situación se ve agravada por la presencia de asentamientos precarios, campamentos y loteos irregulares en sectores expuestos de la costa, los cuales incrementan la vulnerabilidad física y social frente a eventos extremos.

Este proceso se evidencia en el aumento del sobrepaso de obras marítimas y en la ocurrencia de inundaciones en los paseos costeros de la zona. Estas situaciones generan riesgos directos para la seguridad de las personas y el tránsito vehicular, presentándose de forma recurrente en sectores de alta afluencia, especialmente durante la temporada estival, como ocurre, por ejemplo, en la Avenida Costanera de La Serena.

En el ámbito evolutivo, se registran procesos de retroceso de la línea costera en distintos puntos de las comunas; en primer lugar, en La Serena se ha evidenciado un retroceso aproximado de 30 centímetros entre los años 1978 y 2017; en el sector de La Herradura, en Coquimbo, se ha producido un retroceso cercano a los 45 centímetros anuales entre 1993 y 2017; y por último, Guanaqueros, que entre los años 1993 y 2018 ha tenido pérdidas de 30 centímetros por año en su borde costero (MMA, 2019).

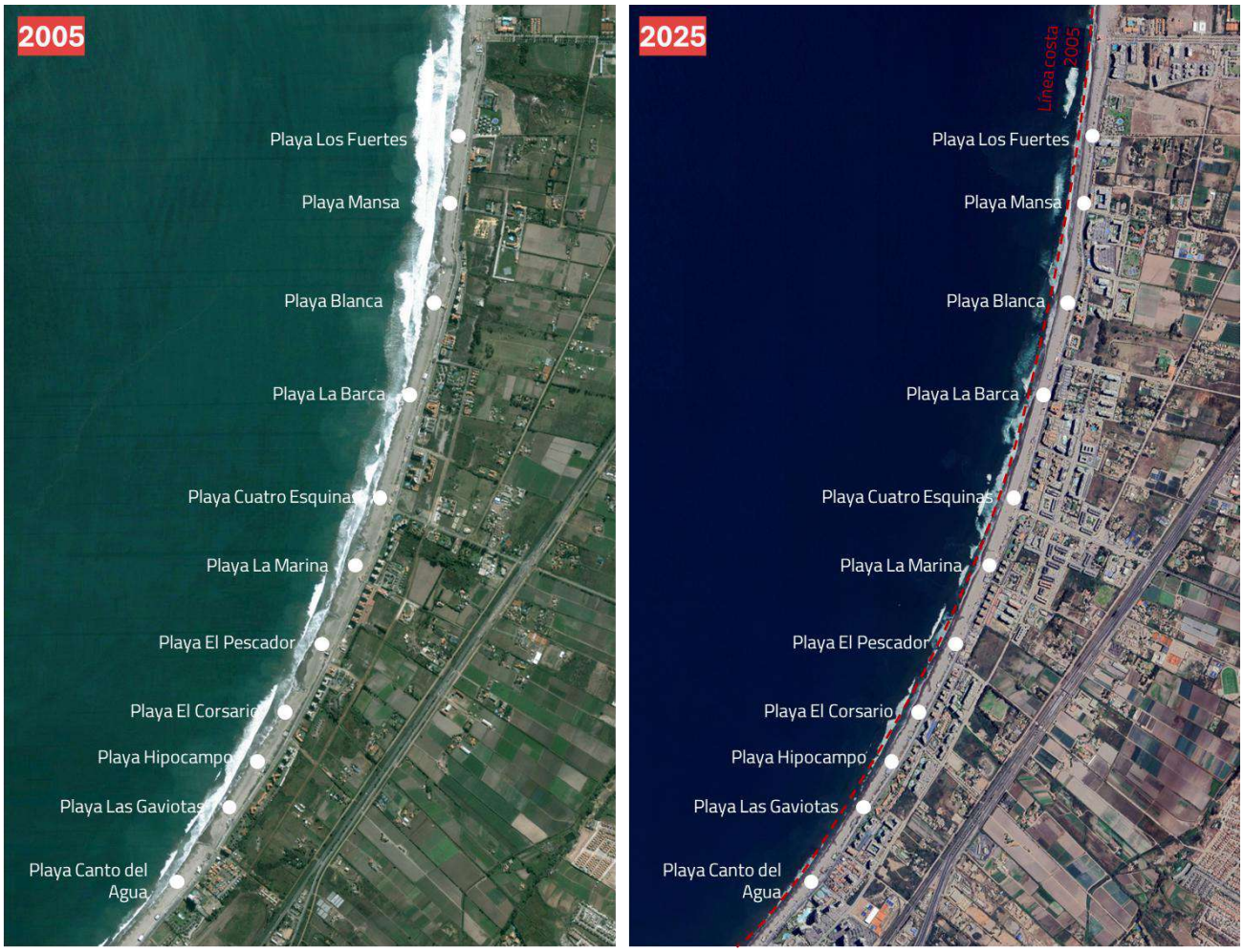
Para el caso del borde costero de La Serena, se evidencia a continuación la persistencia y progresión del proceso de erosión costera en dos décadas (2005 – 2025). En ambos registros se observa un litoral de carácter abierto, lineal y de baja pendiente con múltiples playas en su extensión, condición que incrementa la susceptibilidad del sistema playa frente a la acción directa del oleaje y las marejadas. La comparación temporal evidencia una reducción progresiva del ancho

[33] Ministerio del Medio Ambiente (2019). Determinación del riesgo de los impactos del Cambio Climático en las costas de Chile https://archivocambioclimatico.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2020/04/2019-10-22-Informe-V05-CCCostas-Puertos-Rev1.pdf

de la franja de playa, junto con una mayor proximidad entre la línea de costa y la infraestructura urbana y vial paralela al borde costero.

Esta evolución sugiere una pérdida paulatina de la capacidad natural de amortiguación del sistema costero, lo que expone de manera creciente a espacios públicos, paseos costeros y vías estructurantes frente a eventos de sobrepaso de oleaje e inundaciones costeras.

Ilustración 90 Erosión Costera y ubicación aproximada de playas en La Serena entre 2005 y 2025



Fuente: IDOM con base en Google Earth y turismoregioncoquimbo.cl

Asimismo, se constata una consolidación e intensificación de la ocupación urbana del borde costero, lo que restringe aún más la movilidad natural de la línea de costa y limita la resiliencia del sistema frente a las dinámicas marinas. La cercanía de la infraestructura a la zona de rompiente incrementa la exposición de bienes y personas, transformando a la erosión costera en una problemática no solo ambiental, sino también urbana, funcional y de seguridad pública.

En el caso de playa La Herradura, se presenta un sistema litoral semicerrado, cuyo comportamiento difiere del borde costero abierto de La Serena. Si bien, la configuración de bahía proporciona

condiciones de abrigo relativo frente al oleaje dominante, esta vuelve al sistema particularmente sensible a modificaciones en el equilibrio sedimentario y a perturbaciones antrópicas acumuladas en el tiempo. La cercanía entre la infraestructura urbana y la línea de costa limita la dinámica natural del litoral, restringiendo su capacidad de ajuste frente a variaciones en el régimen marino. En este contexto, se presenta una alta sensibilidad frente al cambio climático, donde el aumento de la frecuencia e intensidad de marejadas y la tendencia al alza del nivel del mar refuerzan procesos erosivos preexistentes.

Ilustración 91 Erosión Costera en La Herradura entre 2005 y 2025

Fuente: IDOM en base a Google Earth

De esta forma, la evidencia temporal permite interpretar la erosión costera en la zona como un proceso acumulativo, resultado de la interacción entre condiciones geomorfológicas propias del sistema de bahía, la presión urbana sobre el borde costero y la intensificación de dinámicas climáticas, configurando un escenario de vulnerabilidad relevante para la planificación territorial y la gestión del borde costero.

Para la playa de Guanaqueros, se evidencia una transformación progresiva del borde costero, marcada por procesos de erosión en un contexto de creciente exposición física y limitada capacidad de contención natural. A diferencia de los sectores costeros más consolidados del área metropolitana, Guanaqueros se caracteriza por una estructura urbana de menor densidad, lo que permite observar con mayor claridad la relación directa entre la dinámica marina y la evolución de la línea de costa. La exposición abierta al oleaje, sumada a la ausencia de sistemas de protección natural robustos, favorece procesos de erosión sostenida, particularmente sensibles a eventos de marejadas y a variaciones en el régimen marino.

Adicionalmente, la expansión urbana localizada hacia el borde costero que se ha desarrollado entre 2005 y 2025 ha incrementado la proximidad entre viviendas, infraestructura básica y la línea de costa, reduciendo el margen de adaptación del sistema litoral frente a procesos erosivos. Esta condición aumenta la vulnerabilidad del asentamiento frente a impactos físicos directos, en un contexto donde las capacidades de respuesta y protección suelen ser más acotadas que en centros urbanos de mayor escala.

Ilustración 92 Erosión Costera en Guanaqueros entre 2005 y 2025

Fuente: IDOM en base a Google Earth

Para Tongoy, durante el período analizado se identifican cambios en la configuración de la franja litoral, particularmente en los sectores asociados a playas extensas y planicies costeras bajas en playa grande de Tongoy y playa Socos, donde la erosión se manifiesta de forma más localizada y

progresiva. Estos procesos no se expresan únicamente como retrocesos de la línea de costa, sino también como una modificación en la morfología del litoral, con variaciones en el ancho de playa y en la distribución de sedimentos, afectando su funcionalidad como espacio recreativo y ambiental.

Ilustración 93 Erosión Costera en Tongoy entre 2005 y 2025

Fuente: IDOM en base a Google Earth

En el contexto del cambio climático, estas transformaciones adquieren mayor relevancia, considerando el aumento en la frecuencia e intensidad de marejadas y la tendencia al alza del nivel medio del mar, factores que refuerzan los procesos erosivos observados. La evolución espacial registrada entre este período de tiempo permite sostener que la erosión costera en el área metropolitana corresponde a un proceso estructural de largo plazo, con impactos directos sobre la funcionalidad urbana, la actividad turística y la resiliencia territorial del borde costero.

En consecuencia, la evidencia visual refuerza la necesidad de abordar la erosión costera en la planificación territorial y en las estrategias de adaptación al cambio climático, incorporando criterios de protección del sistema costero, gestión del uso de suelo y evaluación de la localización de infraestructuras críticas, con el fin de reducir la exposición y vulnerabilidad frente a escenarios climáticos futuros.

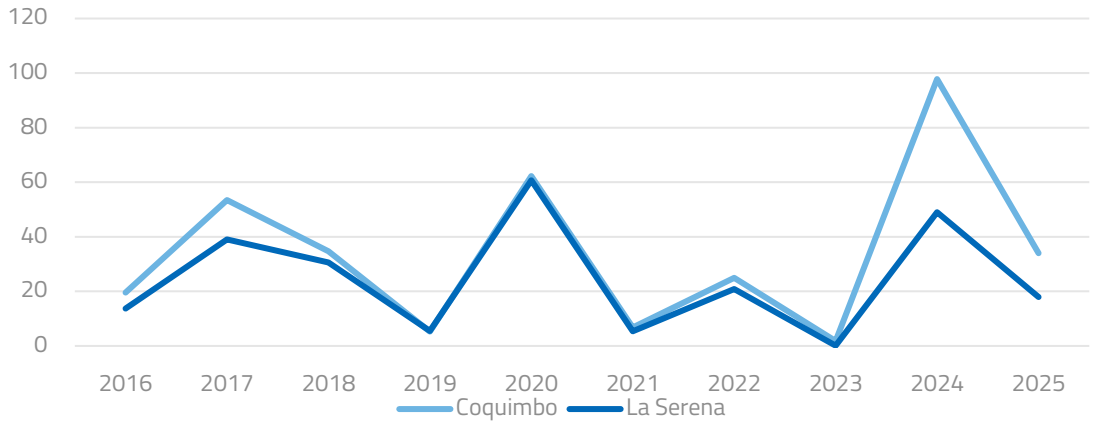
Sequía y Escasez Hídrica

El área metropolitana enfrenta una situación crítica de sequía prolongada y escasez hídrica desde el año 2010, asociado principalmente al aumento sostenido de las temperaturas medias y la disminución progresiva de las precipitaciones observadas en las últimas décadas, en el contexto de cambio climático. Esta condición ha intensificado la presión sobre los recursos hídricos superficiales

y subterráneos, afectando tanto al abastecimiento para consumo humano como las actividades productivas, particularmente la agricultura.

El análisis de la evolución de la precipitación acumulada anual para el período 2016–2025 en las comunas de Coquimbo y La Serena evidencia una alta variabilidad interanual. La serie muestra una disminución sostenida de los montos acumulados entre 2018 y 2019, con valores mínimos en torno a este último año, lo que da cuenta de una fase prolongada de bajos registros pluviométricos más allá de fluctuaciones anuales aisladas.

Ilustración 94 Evolución de la precipitación acumulada por año en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR2), 2025[34]

Si bien a partir de 2021 se observa un aumento en los montos de precipitación acumulada, este comportamiento es irregular y presenta incrementos puntuales, destacando el año 2023 como un valor excepcional dentro de la serie. La disminución registrada nuevamente en 2024 indica que no se consolida una recuperación sostenida de las precipitaciones, reforzando la persistencia de un escenario de alta incertidumbre hídrica para el área metropolitana.

En este contexto, la escasez hídrica deja de constituir una anomalía transitoria, para consolidarse como una condición persistente del sistema climático del área metropolitana, condicionando la disponibilidad efectiva del recurso, intensificando la competencia entre usos urbanos y productivos, y estableciendo límites relevantes al crecimiento urbano.

[34] Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR2). (s.f.). *Monitor de sequías*. Plataforma de Sequías y Seguridad Hídrica en Chile. https://seguridadhidrica.cr2.cl/monitor/

A escala regional, la escasez hídrica y los procesos de sequía constituyen una condición estructural del territorio, intensificada por el cambio climático. Se observa una disminución sostenida de precipitaciones, junto con la reducción de caudales en las cuencas de Elqui, Limarí y Choapa, lo que ha derivado en la declaración de zonas de escasez hídrica y en un escenario de creciente estrés sobre el recurso (MMA, 2023; DGA, 2024)[35] [36]. Esta situación tiene efectos directos en la conurbación La Serena–Coquimbo, donde se concentra más del 60% de la población regional, aumentando la presión sobre los sistemas urbanos de abastecimiento y saneamiento, así como sobre la infraestructura y servicios asociados.

Asimismo, la ERD 2030 identifica la seguridad hídrica como uno de los principales desafíos regionales, señalando una brecha crítica entre oferta y demanda de agua en las cuencas, asociada tanto a factores climáticos como a la gestión del recurso. En este contexto, la escasez hídrica se configura como un factor condicionante del desarrollo urbano y territorial en las comunas de Coquimbo y La Serena.

Las manifestaciones del fenómeno presentan variaciones territoriales relevantes. Mientras en los sistemas de valles interiores —como el valle del Elqui— la sequía se expresa de forma más extrema, evidenciando procesos de desertificación y exposición de suelos en cuerpos de agua o cauces, en el área metropolitana se manifiesta principalmente a través del estrés hídrico, la disminución de caudales y la degradación progresiva de la cobertura vegetal.

En este sentido, sectores como las áreas periurbanas del río Elqui (Altovalsol, Algarrobito), las quebradas costeras de Tongoy y Guanaqueros, y territorios rurales interiores de Coquimbo (Pan de Azúcar, Tierras Blancas hacia el secano), presentan condiciones de mayor vulnerabilidad frente a la escasez de agua. Esta problemática ha sido reconocida de manera transversal en instrumentos y estudios regionales, consolidándose como un factor crítico para la sostenibilidad de los sistemas urbanos, productivos y ecosistémicos.

---

[35] Ministerio del Medio Ambiente (Chile). (2023). Reporte del Estado del Medio Ambiente 2023. Sistema de Información Nacional Ambiental (SINIA). https://sinia.mma.gob.cl/estado-del-medio-ambiente/reporte-del-estado-del-medio-ambiente-2023

[36] Dirección General de Aguas (Chile). (2024). Balance hídrico y condición hidrológica nacional 2024 (informes y reportes hidrológicos). Ministerio de Obras Públicas. https://dga.mop.gob.cl/document/informes-2024/

Ilustración 95 Ejemplos de manifestación de la escasez hídrica en la Región de Coquimbo (escala regional)

(Izquierda) Embalse Puclaro en la comuna de Vicuña a solo el 10% de su capacidad; (derecha) Paisaje árido en la Región de Coquimbo con baja cobertura vegetal, representativo de procesos de sequía prolongada y desertificación.

Las imágenes presentan expresiones de sequía asociadas a sectores interiores de la región —incluyendo sistemas de embalses y valles transversales— donde el déficit hídrico alcanza mayores niveles de intensidad. Estas representaciones se incorporan como referencia territorial de la condición de escasez hídrica, considerando que en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo este se manifiesta principalmente mediante indicadores funcionales, tales como la disminución de caudales, la reducción de cobertura vegetal y la presión sobre los sistemas de abastecimiento.

Fuente: Diario El Día; Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR2), 2024.

Este fenómeno se ve agravado por el desarrollo urbano acelerado y por la alta dependencia de actividades intensivas en consumo de agua, particularmente la agricultura, la minería y el turismo. Asimismo, tiene efectos directos sobre la estructura territorial y ambiental, manifestándose en la disminución de áreas verdes, degradación de ecosistemas frágiles, pérdida de biodiversidad y aceleración de procesos de desertificación.

A nivel territorial, se observa además una tendencia a la migración desde zonas rurales hacia las áreas urbanas, el aumento de conflictos entre actividades productivas y la obsolescencia prematura de infraestructuras. Estos factores, en conjunto, condicionan la expansión urbana, inducen cambios en el uso de suelo agrícola hacia usos residenciales y aumentan el riesgo de incendios y deterioro ambiental, actuando como un factor estructural de vulnerabilidad para el sistema urbano territorial del área metropolitana.

La magnitud de este fenómeno se ve reflejada en los instrumentos administrativos vigentes para mitigar los impactos de la sequía sobre la población y los usuarios del agua. En primer lugar, el Plan

de Emergencia Hídrica[37], formulado por el Gobierno Regional, que advierte una disminución del 30 % en las precipitaciones. En segundo lugar, la prórroga del Decreto promulgado en el año 2024[38] que determina que la Provincia del Elqui corresponde a una zona de escasez hídrica. Este incluye el territorio del área metropolitana, y actualmente cuenta con vigencia hasta el 12 de julio de 2026.

Este escenario refuerza la necesidad de incorporar la variable climática e hídrica como un factor estructural en la planificación y gestión territorial metropolitana, integrando tanto los efectos de alcance general como los impactos localizados en términos de riesgo y vulnerabilidad. En este contexto, la planificación futura del área metropolitana requiere avanzar hacia una gestión más eficiente y resiliente del recurso hídrico, mediante la diversificación de fuentes, el fortalecimiento de infraestructura verde y la incorporación sistemática del agua como eje condicionante para la sostenibilidad del desarrollo urbano y productivo.

3.2.2.2. Sistema Hídrico

El sistema hídrico del AM LS-CQ presenta características exorreicas, ya que está conformado por aguas superficiales que desembocan en el mar. En este contexto, predomina un régimen hidrológico mixto glacio–nivo–pluvial, estructurado en torno a la cuenca del río Elqui, la cual posee una superficie de 9.826 km² (DGA, 2004[39]). Desde esta cuenca se origina el principal curso de agua del territorio metropolitano, el río Elqui, junto a una red de esteros y quebradas que configuran el drenaje secundario, como los esteros el Culebrón y el estero Peñuelas.

La red hídrica cumple un rol estratégico tanto desde una perspectiva ambiental como productiva y urbana. Provee agua para el consumo humano, los usos industriales y la generación de energía, sosteniendo así el desarrollo económico del área metropolitana. Asimismo, los cursos de agua funcionan como corredores ecológicos y elementos estructurantes del paisaje, contribuyendo a la conectividad ambiental y a la regulación de los ecosistemas locales. Estas funciones posicionan al recurso hídrico como un componente crítico del sistema territorial, asociado a riesgos relevantes-

[37] Gobierno Regional de Coquimbo (2015). *Plan de Emergencia Hídrica 2019-2021.* https://www.gorecoquimbo.cl/doc_footer/plan_emergencia_hidrica_2019_2021.pdf

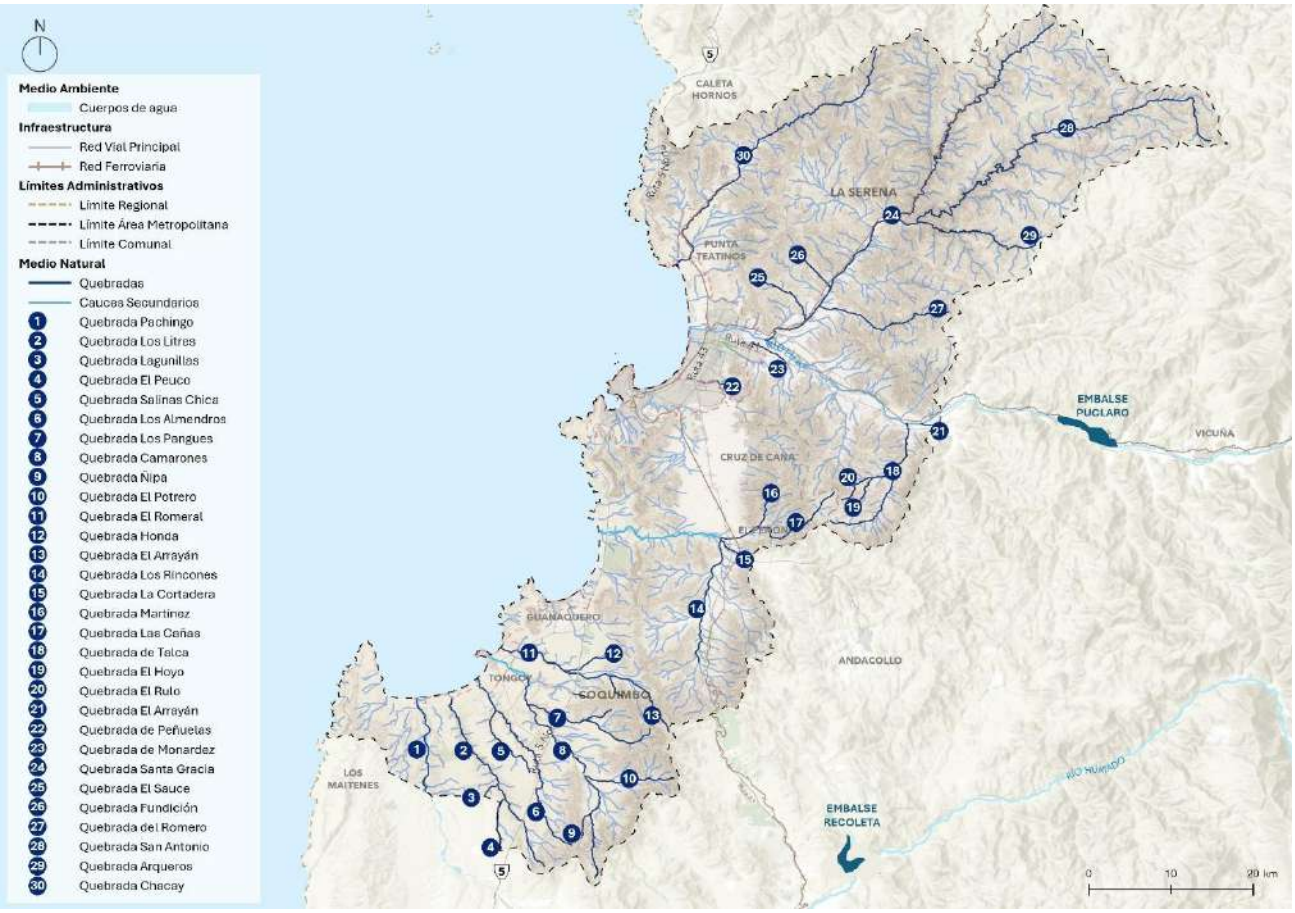
[38] Ministerio de Obras Públicas (2025). Decreto N°75. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1215707

[39] Dirección General de Aguas (DGA). (2004). Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad: Cuenca del Río Elqui. https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2017/12/Elqui.pdf

como la escasez y los conflictos por uso del agua- y como un límite efectivo al crecimiento urbano, cuya gestión integrada resulta clave para la planificación metropolitana.

Desde una perspectiva de abastecimiento y gestión del recurso, el río Elqui y sus afluentes constituyen la principal fuente de provisión para la conurbación, complementados por la recarga de acuíferos. Esta depende principalmente de la infiltración asociada a los sistemas de riego, canales y aplicaciones directas en predios, más que de la infiltración natural desde los cauces fluviales, según lo señalado por la Dirección General de Aguas (2004). Esta condición evidencia la alta dependencia del sistema hídrico respecto de prácticas antrópicas y de gestión del agua a nivel territorial.

Ilustración 96 Mapa del Sistema Hídrico en el Área Metropolitana



Fuente: IDOM

Como evidencia el mapa, si bien algunos componentes del sistema hídrico, como los embalses regionales que y los proyectos estratégicos de desalinización, se localizan fuera de la delimitación administrativa estricta del área metropolitana, estos forman parte de un sistema integrado de provisión de agua que condiciona directamente la disponibilidad del recurso en el área metropolitana. Esta interdependencia refuerza la necesidad de abordar la planificación territorial

desde una escala supra metropolitana, considerando el contexto de clima semiárido y la creciente variabilidad hidrológica asociada al cambio climático.

Queda en evidencia que el área metropolitana presenta una red hidrográfica densa y jerarquizada, con una estructura territorial continua en torno al río Elqui como eje longitudinal dominante del territorio. Este curso de agua articula la relación entre los sectores cordilleranos, precordilleranos, urbanos y costeros, concentrando los flujos hídricos provenientes de una amplia red de quebradas y cauces que drenan desde las laderas hacia el valle principal. Estas cumplen un rol relevante en la escorrentía superficial, particularmente en eventos de lluvias intensas, configurándose como elementos clave tanto desde el punto de vista hidrológico como de riesgo natural, dada su posible activación torrencial y su cercanía a áreas urbanas consolidadas y de expansión.

En el tramo central del área metropolitana, particularmente en torno a la conurbación de La Serena-Coquimbo, la red hídrica muestra una mayor interacción con la infraestructura urbana y vial, lo que da cuenta de la presión antrópica sobre los sistemas naturales de drenaje. En este sector, los cursos de agua aparecen como elementos fragmentados y canalizados en algunos tramos, lo que reduce su funcionalidad ecológica, pero mantiene su relevancia como corredores ambientales y elementos estructurantes del paisaje metropolitano.

Hacia las afueras del área metropolitana, destaca la presencia de infraestructuras estratégicas de regulación y almacenamiento hídrico, como el Embalse Puclaro, ubicado fuera del límite estricto del área metropolitana, pero fundamental para su abastecimiento. Esta situación refuerza la dependencia del sistema urbano respecto de componentes localizados en la parte alta de la cuenca, evidenciando la interdependencia entre escalas territoriales y la necesidad de una gestión integrada del recurso hídrico al nivel de cuenca.

Ilustración 97 Embalse Puclaro

Fuente: Junta de Vigilancia Río Elqui y sus Afluentes, 2026

En este escenario, el sistema hídrico del área metropolitana se configura como un componente estratégico para la sostenibilidad territorial, cuya gestión trasciende los límites administrativos locales y requiere una mirada integrada. La alta dependencia de fuentes superficiales reguladas, como lo es el Embalse Puclaro, junto con la creciente presión urbana, productiva y ambiental sobre el recurso, evidencia la necesidad de fortalecer los mecanismos de gobernanza hídrica y coordinación interinstitucional entre los distintos actores involucrados en la gestión del agua.

Como se ha señalado anteriormente, la prolongada sequía y la crisis hídrica que ha afectado al territorio en las últimas décadas han puesto de manifiesto la vulnerabilidad estructural del sistema, así como las limitaciones de los enfoques sectoriales y fragmentados de la planificación. De esta forma, se debe incorporar dentro de los instrumentos de planificación territorial, de manera explícita la disponibilidad y seguridad hídrica como un condicionante central del desarrollo urbano, productivo y de infraestructura, promoviendo criterios de uso eficiente del recurso, protección de ecosistemas hídricos y reducción de riesgos asociados a eventos extremos desencadenados por el cambio climático.

En este sentido, avanzar hacia una gestión integrada del recurso hídrico a nivel de cuenca resulta imprescindible para asegurar la sostenibilidad del sistema metropolitano. Ello implica articular instrumentos, políticas sectoriales y modelos de gobernanza que reconozcan la interdependencia entre los componentes naturales, las infraestructuras hidráulicas y las dinámicas del territorio, considerando incluso las dinámicas de población y la forma de crecimiento de los sectores urbanos. La incorporación de esta perspectiva permitirá fortalecer la resiliencia del área metropolitana frente a la variabilidad climática y sentar bases más robustas para un desarrollo equilibrado y sostenible en el largo plazo.

3.2.2.3. Geomorfología y Geología

El AM LS-CQ se emplaza en un sector con características geográficas particulares, definido por la presencia de una serie de terrazas longitudinales, que se elevan progresivamente hacia el oriente y son atravesadas por quebradas y valles fluviales. Esta disposición general crea un paisaje dinámico, donde la interacción entre procesos fluviales, marinos y tectónicos ha modelado un relieve escalonado de gran singularidad.

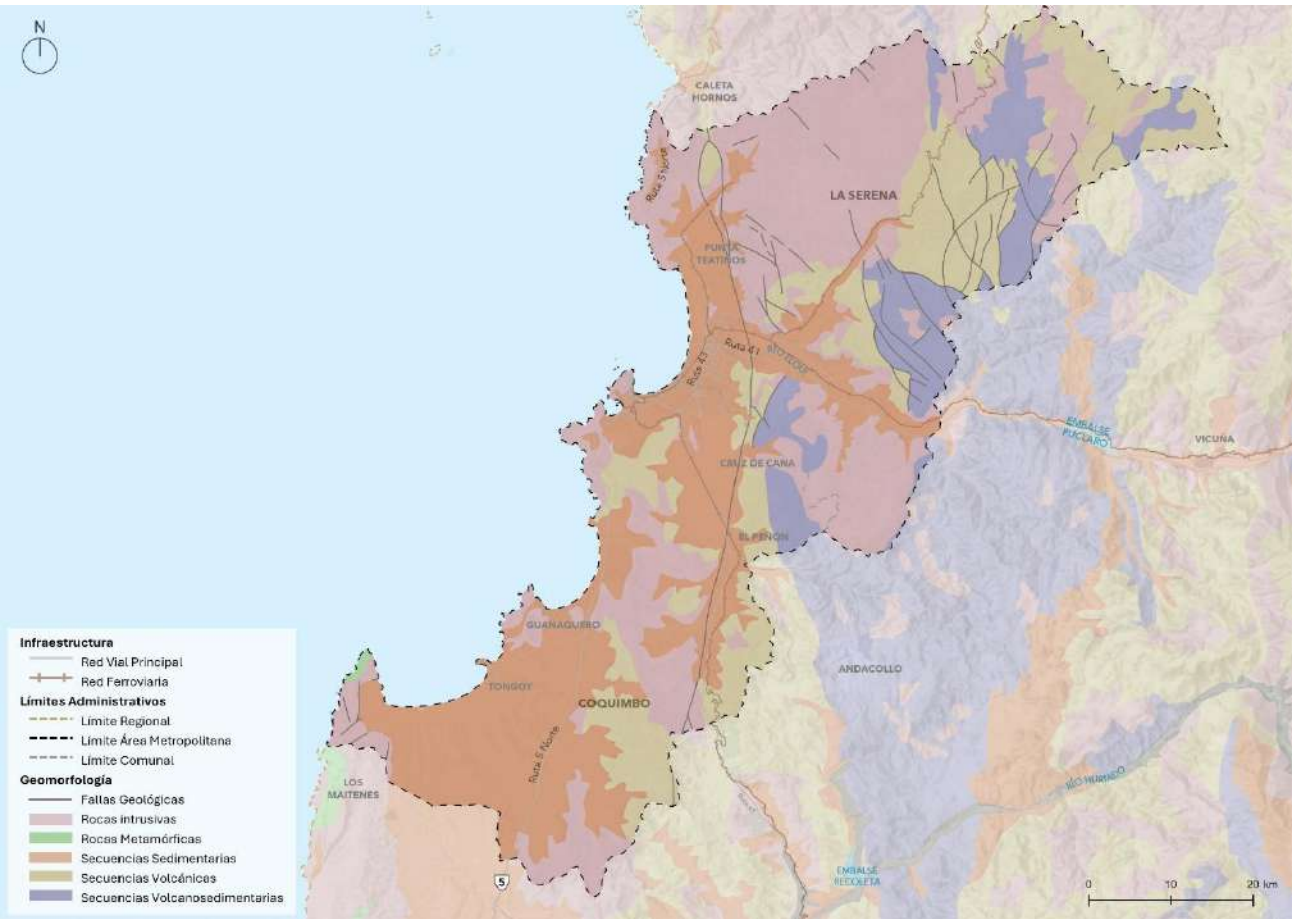
La mayor parte de la zona urbana de La Serena y Coquimbo se encuentra emplazada sobre secuencias sedimentarias, conformadas por depósitos marinos y fluviales que han definido las terrazas y planicies costeras. Este entorno sedimentario está rodeado por afloramientos de rocas intrusivas, principalmente graníticas, que conforman la base estructural de la Cordillera de la Costa y condicionan la morfología del relieve. En menor medida, se reconocen pequeñas áreas de

secuencias volcánicas, asociadas a eventos antiguos de actividad magmática, que aportan diversidad litológica al territorio (SUBDERE, 2016).

El desarrollo del sistema urbano ha estado fuertemente condicionado por las unidades geomorfológicas y territoriales presentes en el área metropolitana, las cuales son el resultado de la interacción de procesos fluviales, marinos y gravitacionales a lo largo del tiempo. Estos procesos han dado origen a una sucesión de terrazas marinas y fluviales, valles aluviales y formas de acumulación sedimentaria, que han definido tanto la localización de los asentamientos humanos como las condiciones de aptitud y riesgo del suelo.

Desde una perspectiva geomorfológica, se reconoce una clara organización del territorio en franjas longitudinales paralelas al borde costero, lo que se refleja en la imagen a continuación. Estas unidades presentan características diferenciadas en términos de estabilidad, capacidad y comportamiento frente a amenazas naturales, incidiendo directamente en la estructura urbana de la conurbación.

Ilustración 98 Mapa de Geomorfología y Geología en el Área Metropolitana



Fuente: IDOM con base en el Mapa Geológico de SERNAGEOMIN, 2020

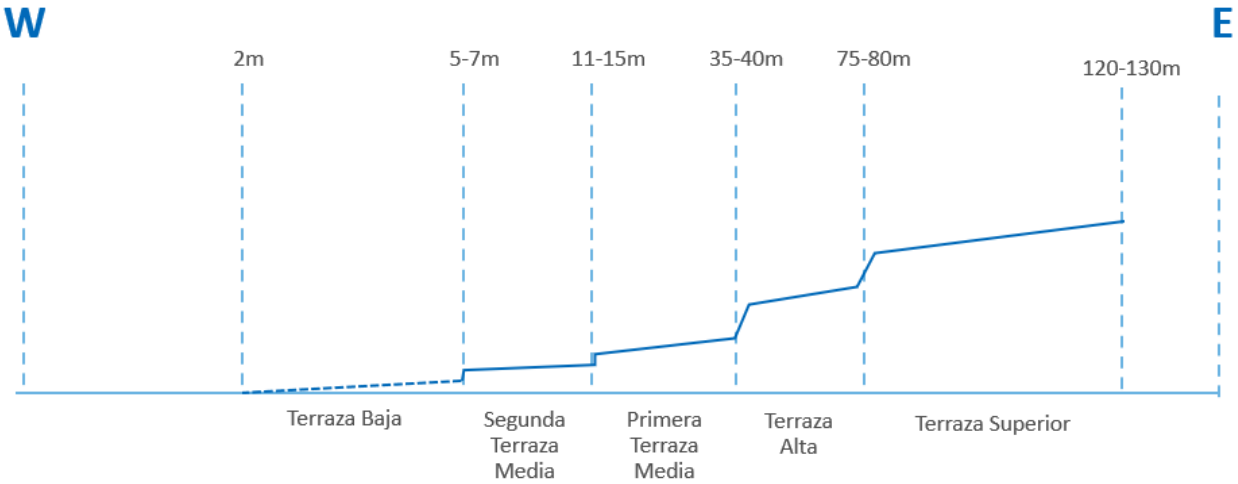
La unidad Playa de Mar corresponde a la franja litoral asociada a la bahía de Coquimbo, extendiéndose aproximadamente desde Punta Teatinos por el norte hasta la península de Coquimbo por el sur, con una longitud cercana a los 20 km, incluyendo sectores como la playa La Herradura. Se trata de una playa de entrante de bahía, con un ancho promedio cercano a los 100 metros. Esta unidad se encuentra altamente expuesta a procesos de dinámica costera, lo que la convierte en un espacio ambientalmente sensible y con restricciones para la localización de infraestructuras permanentes (SUBDERE, 2016).

A continuación, se desarrolla la unidad de Terraza Baja, asociada a planicies bajas como el sector de Las Vegas, que se extiende hasta Playa Changa. Estos terrenos se caracterizan por presentar una baja calidad geotécnica, reducida permeabilidad y un nivel freático próximo a la superficie, condiciones que han limitado históricamente su ocupación urbana continua y que requieren medidas especiales de manejo del suelo y drenaje para su urbanización.

La Terraza Superior corresponde a los sectores de transición hacia un relieve más montañoso y marca la cota más alta del desarrollo urbano. Se caracteriza por superficies relativamente estables, interrumpidas por cursos de quebradas de comportamiento intermitente. Si bien esta unidad presenta una buena resistencia frente a sismos de alta magnitud, su proximidad a laderas introduce riesgos de remoción en masa.

Finalmente, los Cuerpos Montañosos están conformados por laderas y pendientes asociadas a cordones montañosos y promontorios costeros, donde predominan regolitos, gravas y gravillas con una matriz arcillo-limosa arenosa, además de afloramientos rocosos. Estas áreas presentan pendientes pronunciadas y limitadas condiciones para la urbanización, razón por la cual la presencia habitacional es escasa o prácticamente nula, cumpliendo un rol estructurante del paisaje y como áreas de resguardo ambiental y de regulación natural del territorio.

Ilustración 99 Perfil Longitudinal de las terrazas marinas, parte sur de la bahía de Coquimbo



Fuente: IDOM con base en información SUBDERE, 2016.

Esta secuencia geomorfológica, representada en el esquema transversal oeste–este del área metropolitana, muestra una organización territorial en terrazas escalonadas que explica tanto la localización del desarrollo urbano como las condiciones de aptitud y riesgo del suelo en el área metropolitana.

El sector norte del área metropolitana se ha configurado y desarrollado en torno a un sistema de terrazas marinas y fluviales que definen su morfología y condicionan sus patrones de ocupación. Se reconocen cuatro niveles de terrazas fluviales asociados al río Elqui y cinco niveles de terrazas marinas de origen glacioeustático, correspondientes a distintos ciclos marinos que evidencian posiciones sucesivas de la línea de costa y sus movimientos de retroceso desde el Plioceno hasta su ubicación actual. Estas terrazas se extienden desde la franja litoral, donde predominan arenales consolidados, humedales y vegas, hasta la terraza superior, que marca la transición hacia las montañas.

Ilustración 100 Vista 3D de la conurbación La Serena y su entorno natural

Fuente: IDOM

En cambio, el sector sur del AM LS-CQ se emplaza sobre un conjunto diverso de unidades geomorfológicas, entre las que se reconocen playas, terrazas marinas, la Cordillera de la Costa, terrazas continentales antiguas, valles entre montañas, la cordillera principal y valles aluviales transversales. Esta base territorial se complementa con una morfología costera singular, conformada por una península principal (Parte Alta) y dos bahías: la Bahía de La Herradura y la Bahía de Coquimbo, compartida con La Serena. En esta última se distinguen sectores específicos,

como el sector portuario y las playas, que reflejan la diversidad funcional y paisajística de la zona costera y condicionan la ocupación urbana.

De esta forma, la configuración geomorfológica del AM LS-CQ constituye un elemento estructurante del territorio, que ha condicionado históricamente la localización, forma y dinámica del desarrollo urbano. La sucesión de playas, terrazas marinas y fluviales, unidades de transición y cuerpos montañosos define un sistema escalonado de soporte físico, con condiciones diferenciadas de aptitud, estabilidad y riesgo, que refleja directamente en los patrones de ocupación del suelo y en la estructura urbana de la conurbación.

Las terrazas intermedias y superiores han concentrado gran parte de la urbanización debido a sus condiciones geotécnicas más favorables, mientras que las unidades bajas -como la franja litoral y las terrazas inferiores- presentan mayores restricciones asociadas a dinámica costera, nivel freático alto y baja capacidad de soporte. Por su parte, los sectores de transición y cuerpos montañosos introducen riesgos asociados a pendientes, remociones en masa y quebradas intermitentes, configurándose como áreas donde la planificación debe priorizar criterios de resguardo, prevención y protección ambiental.

En este contexto, el reconocimiento de las unidades geomorfológicas no solo permite comprender la evolución territorial del área metropolitana, sino que también entrega insumos fundamentales para una planificación urbana y territorial informada, orientada a reducir riesgos naturales, optimizar la localización de infraestructura y resguardar los sistemas naturales que estructuran el paisaje. La integración de estas variables físicas en los instrumentos de planificación resulta clave para avanzar hacia un desarrollo metropolitano más seguro, resiliente y compatible con las limitaciones y potencialidades del territorio.

3.2.2.4. Cobertura de Usos de Suelo

El crecimiento de La Serena y Coquimbo se ha desarrollado bajo un modelo disperso, que abarca grandes extensiones de suelo rural y natural. Así, ha destacado por una fuerte interacción entre las dinámicas rurales y urbanas, generando una presión constante sobre las áreas productivas. Esto tiene como consecuencia una expansión urbana dispersa, con límites poco definidos entre lo urbano y rural.

En las últimas décadas, la expansión se ha visto intensificada, pues la tasa de crecimiento anual evidencia que la población aumentó en un 5,2 % respecto del Censo 2017[40], consolidando la presión sobre el territorio y sus recursos. El crecimiento urbano del AM LS-CQ ha avanzado progresivamente sobre áreas agrícolas, siendo esta la cobertura de suelo que presentó la mayor transición hacia usos urbanos, seguida por los suelos ocupados por vegetación. La transformación de suelo agrícola a urbano ha sido favorecida por la existencia de vías de conectividad que enlazan terrenos rurales con la zona urbana e interurbana, lo que ha permitido que dichos espacios se integren fácilmente al tejido metropolitano.

En cuanto a cobertura general, dentro del área metropolitana predominan los usos de suelo asociados al medio natural, destacando las praderas y matorrales y los terrenos agrícolas.

Ilustración 101 Mapa de Cobertura de Usos de Suelo en el Área Metropolitana

Fuente: IDOM con base en el Catastro de Uso de Suelo de CONAF (2014)

[40] Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2024). Censo de Población y Vivienda 2024. Gobierno de Chile. https://Censo2024.ine.gob.cl/

Las coberturas de suelo para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo se distribuyen de la siguiente forma:

Tabla 62 Cobertura de usos de suelo en el AM LS-CQ

Clasificación de Suelo	Hectáreas (Ha)	Participación en el territorio (%)
Áreas Desprovistas de Vegetación	2.571	0,77
Áreas Urbanas e Industriales	13.946	4,19
Bosques	184	1,06
Cuerpos de Agua	68	0,02
Praderas y Matorrales	287.267	86,23
Terrenos Agrícolas	52.737	7,73

Fuente: IDOM con base en CONAF, 2014

Es posible identificar que el territorio cuenta con un territorio ampliamente dominado por formaciones vegetacionales propias de ambientes semiáridos, con extensas áreas de baja intervención antrópica, principalmente en los sectores interiores y de mayor pendiente.

En cuanto a los usos urbanos, estos se concentran mayoritariamente en el eje costero y en torno a los núcleos urbanos de La Serena y Coquimbo, siguiendo las principales infraestructuras viales y articulándose con el sistema portuario y los corredores de conectividad regional. Esta concentración da cuenta de un patrón de urbanización relativamente compacto en términos proporcionales, pero con una alta presión territorial localizada. Durante las últimas dos décadas, el AM LS-CQ ha experimentado una transformación significativa en sus usos de suelo, asociada principalmente a la expansión urbana sobre terrazas marinas y sectores del borde costero. Este proceso ha implicado la sustitución progresiva de suelos agrícolas por áreas urbanas y productivas, consolidando una ocupación cada vez más continua del territorio metropolitano.

Los terrenos agrícolas del área metropolitana se localizan principalmente en los valles y terrazas asociadas a los principales cursos de agua, donde existen mejores condiciones de suelo y disponibilidad hídrica. Su distribución espacial evidencia una estrecha relación con los sistemas fluviales y de riego, configurando corredores productivos que coexisten, no exentos de tensiones, con la expansión urbana. Según el PIIMEP de La Serena (2023), entre 2004 y 2024 un 10,6 % de los suelos agrícolas pasó a ser urbano, constituyendo la transición más relevante, seguida por los suelos con vegetación, que registraron un cambio del 6,1 %. Los planes reguladores buscan resguardar la calidad del suelo agrícola como un activo económico fundamental para la comuna y la región.

Por su parte, las coberturas de bosques representan una proporción reducida del territorio, lo que confirma el carácter limitado de este tipo de formaciones en el contexto ambiental de la región. De manera complementaria, las áreas desprovistas de vegetación se distribuyen de forma dispersa

y se asocian principalmente a condiciones geomorfológicas, sectores de alta aridez o áreas intervenidas, como faenas extractivas o suelos degradados. Los cuerpos de agua, en tanto, representan una fracción mínima del territorio, lo que refuerza la condición de vulnerabilidad hídrica del sistema metropolitano.

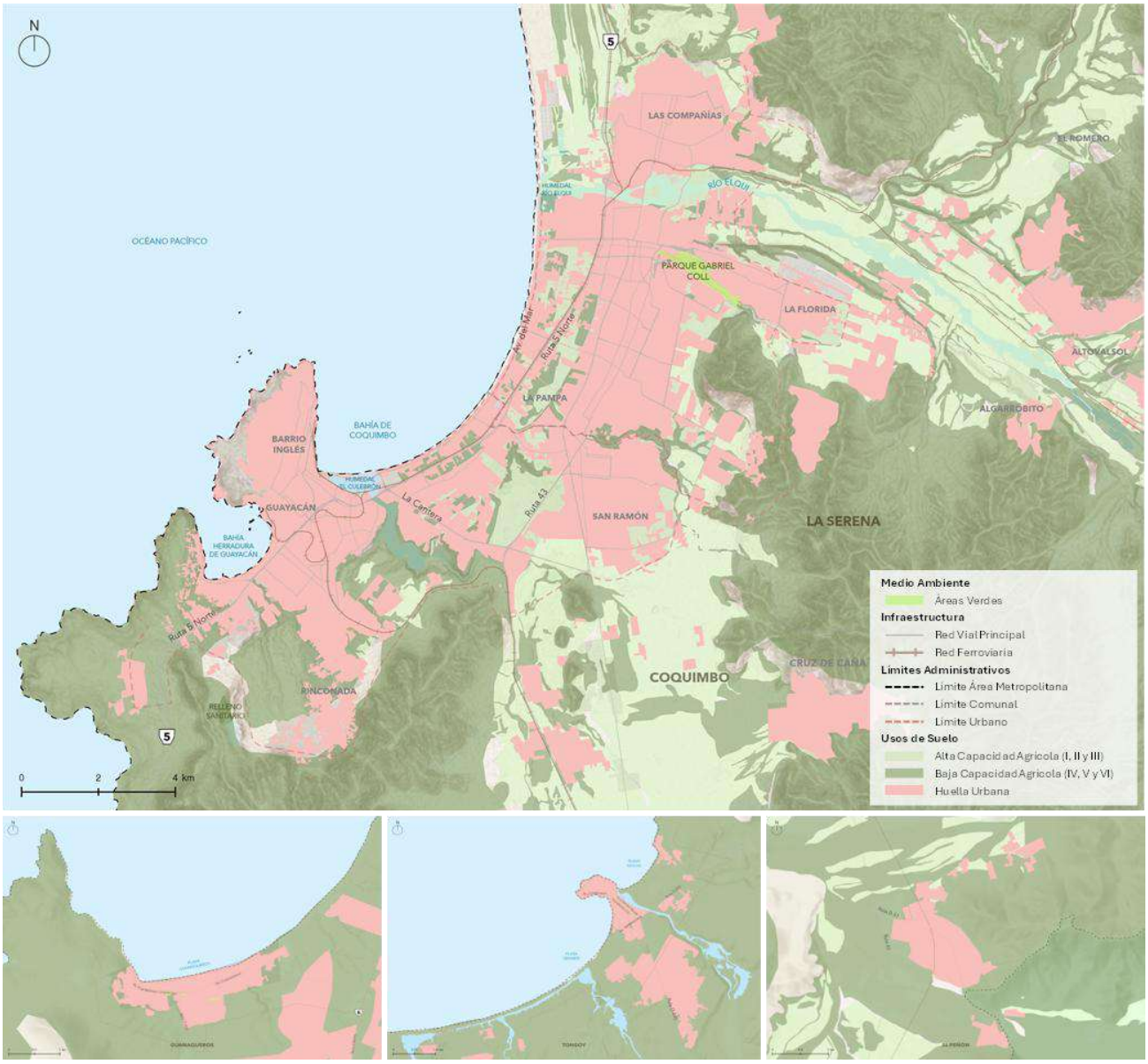
En conjunto, la estructura de los usos de suelo del área metropolitana revela un territorio donde la matriz natural sigue siendo dominante, con un constante aumento del continuo urbano, y donde los terrenos agrícolas y productivos se organizan de manera concentrada y dependiente de factores críticos clave, como la topografía y la disponibilidad de agua. Este escenario plantea desafíos relevantes en materia de planificación territorial, particularmente en lo relativo a la gestión del crecimiento urbano, la protección de suelos agrícolas y naturales, y la sostenibilidad de los sistemas ambientales frente a procesos de expansión y cambio de uso de suelo.

Pérdida de Suelo Agrícola

La pérdida de suelo agrícola es una de las consecuencias más críticas para el área metropolitana producto del crecimiento urbano, tomando en cuenta que este se emplaza sobre suelos de alta capacidad agrícola, de clases I, II y III. En este contexto, durante los últimos años se ha intensificado el crecimiento de la superficie urbana, lo que viene acompañado de una disminución progresiva del suelo agrícola disponible, particularmente en los entornos periurbanos de La Serena y Coquimbo. Estos procesos dan cuenta de una tendencia sostenida de conversión de suelos agrícolas hacia usos urbanos, lo que refuerza el carácter estructural de esta problemática a escala metropolitana.

Actualmente, es posible establecer que la huella urbana actual del área metropolitana se emplaza sobre suelos que históricamente han presentado alta y media capacidad agrícola, especialmente en los sectores asociados a valles y planicies fluviales. Tal como se observa en el mapa, estos suelos de mayor aptitud productiva se localizan preferentemente en torno al curso del río Elqui y en sectores de topografía más favorable, coincidiendo con las zonas que han experimentado una mayor expansión urbana en las últimas décadas.

Ilustración 102 Mapa de Calidad de Suelo Agrícola en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en "Desarrollo Urbano y el Cambio Climático" (SUBDERE, 2016)

La huella urbana se extiende sobre suelos que originalmente cumplían un rol estratégico en términos productivos y ambientales. Esta expansión no sólo ha significado la pérdida directa de suelos agrícolas de alta calidad, sino que también ha fragmentado los espacios productivos remanentes, reduciendo su viabilidad a largo plazo y aumentando la presión sobre los sistemas agrícolas periurbanos. En este contexto, la localización de áreas urbanas sobre suelos de elevada capacidad agrícola da cuenta de una dinámica territorial en la que el crecimiento urbano ha primado por sobre criterios de resguardo del capital natural y productivo.

En los bordes urbanos y sectores de transición, particularmente hacia las áreas interiores del área metropolitana, se observa una coexistencia tensa entre los usos urbanos consolidados, áreas en proceso de expansión y suelos agrícolas de menos capacidad. Si bien estos suelos presentan mayores restricciones para la actividad agrícola intensiva, su incorporación progresiva al sistema urbano refuerza un patrón de consumo extensivo de suelo, ampliando la huella urbana hacia zonas que históricamente cumplían funciones productivas, de amortiguación ambiental y de conectividad ecológica.

En conjunto, la configuración espacial del mapa evidencia la construcción de un escenario de conflicto estructural entre los usos urbanos y productivos, donde la expansión de la ciudad se ha desarrollado n directa competencia con la preservación de suelos agrícolas estratégicos. Este conflicto adquiere especial relevancia en un contexto regional marcado por la escasez hídrica y la creciente vulnerabilidad de los sistemas productivos, lo que refuerza la necesidad de incorporar criterios de protección del suelo agrícola y una gestión más integrada del crecimiento urbano en los instrumentos de planificación territorial.

Este es un fenómeno que se ha mantenido a través del tiempo, expresada tanto en la expansión de la huella urbana como en la pérdida de vigor y continuidad de áreas productivas previamente consolidadas. La evidencia satelital permite identificar que no es la única causa de la pérdida de suelo productivo.

En amplios sectores del valle y de las áreas periurbanas se aprecia una transición desde superficies agrícolas activas hacia suelos desnudos, erosionados o con cobertura vegetal discontinua, lo que sugiere procesos de abandono productivo, degradación del suelo y pérdida de capacidad agrícola. En este sentido, la erosión y la sequía prolongada emergen como factores estructurales en la transformación del paisaje agrícola. La disminución de superficies verdes continuas, el aumento de tonos claros asociados a suelos expuestos y la fragmentación de las áreas cultivadas dan cuenta de un territorio sometido a un estrés ambiental persistente, donde las limitaciones hídricas han reducido la viabilidad de la actividad agrícola tradicional (SUBDERE, 2016).

Ilustración 103 Pérdida de suelo agrícola La Serena - Coquimbo entre los años 2000 y 2020

Fuente: Google Earth, © Google.

El análisis comparativo por comunas permite reforzar esta lectura, ya que las condiciones territoriales y la capacidad productiva no son homogéneas. Mientras en algunos sectores la pérdida de suelo agrícola se vincula principalmente a la expansión urbana planificada o espontánea, en otros se asocia de forma más directa a la degradación ambiental, la disminución de la disponibilidad de agua y la consecuente retracción de la actividad agrícola. Esta diferenciación territorial pone de manifiesto que la transformación del suelo responde a una combinación de factores urbanos, productivos y ambientales, más que a un único proceso.

Otra localidad del área metropolitana que presenta un crecimiento de población sobre suelos agrícolas de alta capacidad es El Peñón. En el año 2000, el territorio presentaba una matriz predominantemente rural, con parcelas agrícolas activas y una estructura productiva continua, apoyada en condiciones edafológicas favorables y sistemas tradicionales de uso del suelo. Sin embargo, hacia el año 2020 se observa una reducción significativa de la superficie agrícola, acompañada por la expansión de la huella urbana y la consolidación de un tejido urbano más denso.

Esta transformación ha implicado la ocupación directa de suelos agrícolas de alta calidad, lo que representa una pérdida estructural de capital productivo difícilmente recuperable en el largo plazo. La sustitución de usos productivos por usos residenciales y urbanos se manifiesta claramente en la fragmentación de los predios agrícolas y en la discontinuidad de los patrones de cultivo previamente identificables.

Ilustración 104 Pérdida de suelo agrícola El Peñón entre los años 2000 y 2020

Fuente: Google Earth, © Google.

No obstante, la evidencia sugiere que el proceso de pérdida de suelo agrícola en El Peñón no responde exclusivamente al crecimiento urbano. En sectores que no han sido completamente urbanizados se identifican superficies agrícolas que han perdido cobertura vegetal activa, dando paso a suelos vacíos o de baja productividad. Este fenómeno es consistente con procesos de abandono agrícola asociados a la escasez hídrica, y la degradación progresiva del suelo, factores que afectan de manera directa la viabilidad de la actividad productiva en suelos de alta capacidad, pero altamente dependientes del recurso agua.

En este contexto, se configura un escenario crítico de conflicto entre usos urbanos y productivos, donde la presión del crecimiento urbano se superpone a dinámicas de estrés ambiental y erosión del sistema agrícola. La combinación de expansión urbana, pérdida de actividad productiva y degradación del suelo refuerza un patrón de transformación territorial que compromete la sostenibilidad futura del sector, tanto en términos de producción agrícola como de resiliencia frente al cambio climático. Este caso pone en evidencia la necesidad de incorporar criterios diferenciados de protección y gestión de suelos de alta capacidad agrícola en los procesos de planificación territorial del área metropolitana.

El territorio enfrenta un proceso estructural de cambio de uso del suelo, caracterizado por la presión creciente sobre áreas de alto valor productivo y ambiental. Este proceso no responde a una única dinámica, sino a la superposición de expansión urbana, degradación ambiental, escasez hídrica y debilitamiento de la actividad agrícola, configurando un escenario complejo de gestión territorial.

De esta forma, la heterogeneidad territorial observada entre comunas y sectores del área metropolitana refuerza la necesidad abordar estos procesos de manera integrada. La pérdida de suelo agrícola y la degradación del territorio trascienden los límites administrativos comunales, lo

que exige mecanismos de coordinación intercomunal que permitan alinear criterios de crecimiento urbano, resguardo del suelo productivo y adaptación al cambio climático.

Sin una gobernanza metropolitana fortalecida, las dinámicas locales de expansión urbana y degradación ambiental tienden a reproducirse de forma fragmentada, profundizando las desigualdades territoriales y los conflictos de uso de suelo. Por lo que, un desafío central es avanzar hacia una planificación territorial metropolitana que incorpore criterios de protección del suelo agrícola, gestión sostenible del recurso hídrico y control del crecimiento urbano, fortaleciendo al mismo tiempo los instrumentos de gobernanza necesarios para conducir un desarrollo territorial equilibrado y resiliente.

3.2.2.5. Áreas Protegidas

El Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) se constituye por el grupo de áreas protegidas que son objeto de conservación de biodiversidad y de resguardo de ecosistemas estratégicos. El área metropolitana de La Serena–Coquimbo y su entorno inmediato cuentan con espacios de alto valor ambiental y paisajístico que han sido reconocidos bajo distintas categorías de protección. Estos territorios cumplen un rol estratégico en la conservación de la biodiversidad, la regulación hídrica y climática, y la provisión de servicios ecosistémicos esenciales para la población. Al mismo tiempo, representan un patrimonio natural que aporta identidad y oportunidades de desarrollo sustentable, especialmente en un contexto de creciente presión urbana y turística.

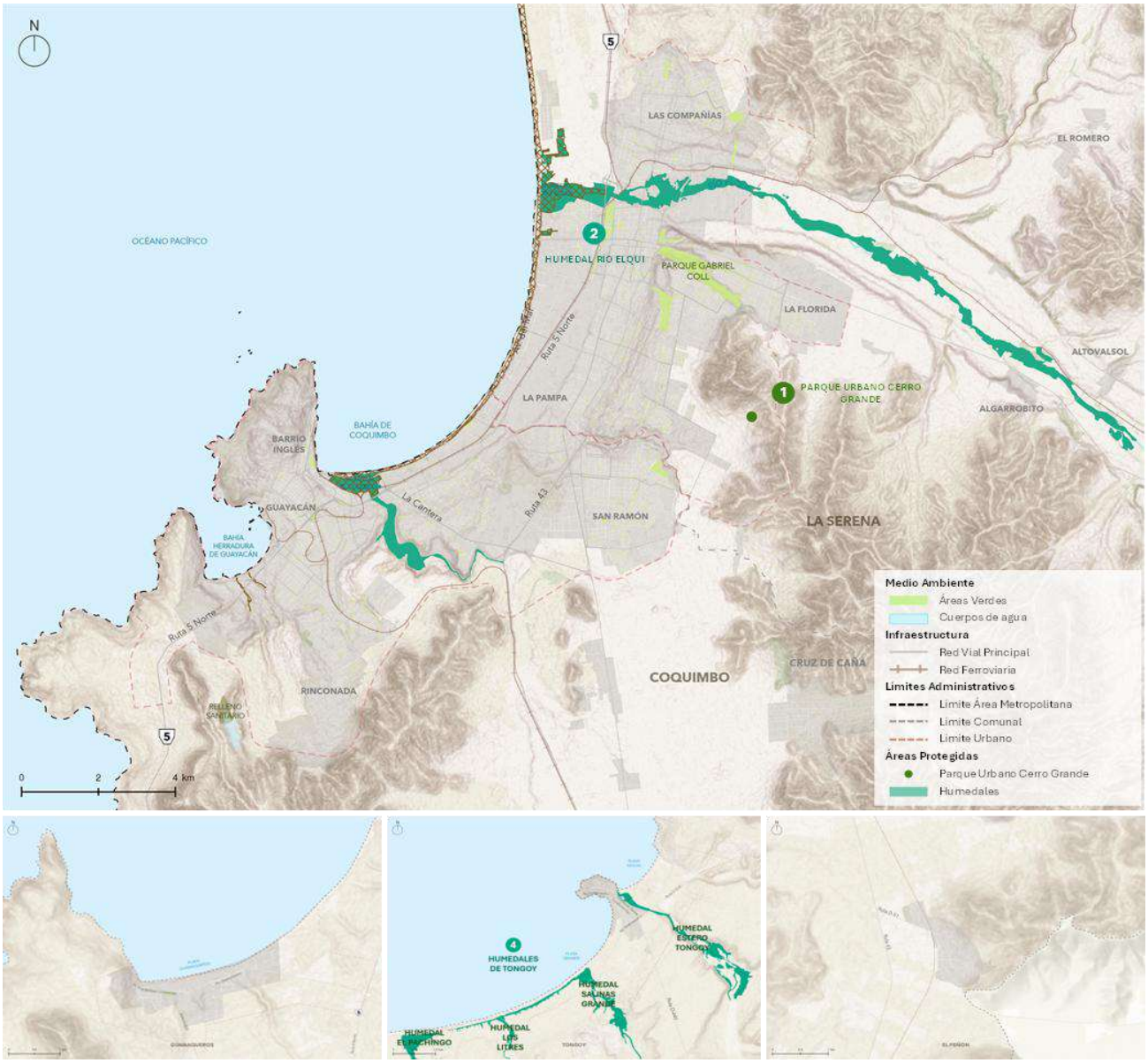
Dentro de las categorías que se encuentran destinadas a resguardar espacios de alto valor natural presentes dentro del área metropolitana, es posible encontrar la categoría de Bien Nacional Protegido, otorgada por el Ministerio de Bienes Nacionales, que refuerza la protección de ecosistemas estratégicos, y también Sitios Prioritarios de Conservación, áreas geográficas que destacan por su alto valor ecológico y por albergar especies amenazadas. La elección del tipo de protección depende de las características ecológicas y sociales de cada humedal o ecosistema evaluado, lo que subraya la necesidad de contar con estudios técnicos rigurosos que determinen su valor y fragilidad.

Bienes Nacionales Protegidos

Los Bienes Nacionales Protegidos corresponden a territorios de propiedad fiscal cuya administración y resguardo es ejercida por el Estado, con el objetivo de preservar y poner en valor áreas que presentan un alto valor ambiental, patrimonial, paisajístico y/o cultural. Su gestión se orienta a resguardar ecosistemas relevantes, paisajes singulares y espacios de interés público, contribuyendo a la protección del patrimonio natural y cultural del país.

Dentro del área metropolitana se identifican espacios de alto valor ambiental y territorial que son considerados relevantes para la conservación, como el Parque Urbano Cerro Grande y el Humedal del Río Elqui. No obstante, es en el caso de los Humedales de Tongoy donde esta relevancia se traduce en una protección formal, al contar con la categoría de Bien Nacional Protegido y, adicionalmente, con la declaratoria de Santuario de la Naturaleza.

Ilustración 105 Mapa de Áreas Protegidas en el Área Urbana La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM

Se evidencia una configuración territorial heterogénea y fragmentada, más que un sistema integrado de protección ambiental. Las áreas identificadas no conforman una red continua ni

articulada funcionalmente, sino que se disponen como elementos aislados, asociados a condiciones geográficas específicas y a dinámicas urbanas diferenciadas.

En particular, los humedales del Río Elqui y los Humedales de Tongoy presentan una clara asociación a sistemas hídricos y costeros, cumpliendo un rol estructurante relevante en términos ecológicos, especialmente como corredores ambientales y zonas de amortiguación frente a procesos de expansión urbana y presión antrópica. En contraste, el Parque Urbano Cerro Grande se configura como un área verde inserta en la trama urbana, con una función principalmente recreacional y paisajística, sin una conexión directa con otros espacios protegidos.

Esta distribución da cuenta de una predominancia de áreas protegidas vinculadas a ecosistemas ribereños y humedales, destacando su relevancia ambiental a escala metropolitana. Sin embargo, la falta de continuidad espacial y de vínculos ecológicos explícitos entre estos espacios limita su funcionamiento como un sistema integrado de áreas protegidas.

Parque Urbano Cerro Grande

El Cerro Grande corresponde a un área de propiedad fiscal ubicada en la comuna de La Serena, cuya administración se enmarca en los lineamientos del Ministerio de Bienes Nacionales, mediante una conexión al Ministerio de Vivienda y Urbanismo para el desarrollo del parque. Este espacio se constituye como uno de los principales elementos de valor paisajístico y ambiental dentro de la trama urbana de la ciudad.

Ilustración 106 Cerro Grande de La Serena

Fuente: Google Earth, © Google y Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas-CEAZA, 2024

Su puesta en valor como parque urbano responde a un enfoque de conservación y uso sustentable del patrimonio fiscal, buscando compatibilizar la protección de ecosistemas característicos de la zona árida-costera con usos recreativos, educativos y de esparcimiento para la población local. En este contexto, la intervención se concentra en una porción acotada del cerro, manteniendo amplias

áreas que no están intervenidas, lo que contribuye a resguardar la biodiversidad presenta y a reducir la presión urbana sobre un entorno de reconocida fragilidad ecológica.

Ilustración 107 Parque Urbano Cerro Grande

Fuente: Municipalidad de La Serena, 2023

Desde una perspectiva territorial, el Cerro Grande cumple un rol estratégico como hito paisajístico y pulmón verde urbano, aportando a la calidad ambiental del área urbana de La Serena. No obstante, su localización y configuración actual evidencian una escasa conectividad ecológica con otros espacios protegidos del sistema metropolitano, lo que refuerza su condición de área protegida de carácter puntual, más que parte de una red continua de áreas de conservación.

Humedal Urbano Río Elqui

El humedal de la desembocadura del río Elqui, comprendido entre el sector Altovalsol y su desembocadura en el borde costero de La Serena, constituye uno de los ecosistemas de mayor relevancia ambiental del área urbana. Este fue declarado oficialmente bajo la categoría de Humedal Urbano mediante Resolución Excenta N°833 en el año 2022, en el marco de la Ley N°21.202, con el objetivo de resguardar su biodiversidad, regular los procesos hidrológicos asociados y compatibilizar su conservación con los usos urbanos en un contexto de alta presión inmobiliaria.

Sin embargo, en el año 2025, el Primer Tribunal Ambiental acogió una reclamación en contra de dicha declaratoria, dejando sin efecto la resolución que otorgaba esta categoría. En este contexto, actualmente el Humedal Urbano Río Elqui no cuenta con una declaratoria vigente, encontrándose en un proceso de revisión y reformulación de su reconocimiento legal.

Ilustración 108 Humedal Urbano Río Elqui

Fuente: Google Earth, © Google y Ministerio de Medio Ambiente, 2022

Desde una perspectiva ecológica, el humedal presenta altos niveles de riqueza y diversidad biológica, albergando un total de 161 especies de fauna vertebrada, de las cuales 139 corresponden a aves residentes y migratorias. Destaca la presencia de especies en categoría de conservación, como el Pidencito, especie clasificada como casi amenazada para la Región de Coquimbo, y el Chorlo Nevado, catalogado como vulnerable, lo que refuerza su valor estratégico para la conservación de la biodiversidad a escala local y regional[41].

Ilustración 109 Ejemplos de fauna: Pidencito y Chorlo Nevado

Fuente: MMA, 2019

El humedal de la desembocadura del río Elqui enfrenta actualmente diversas amenazas y presiones, tanto directas como indirectas, que afectan su integridad ecológica y funcionalidad ambiental. Entre las amenazas directas está la presión inmobiliaria y los procesos de urbanización informal, la

[41] Ministerio del Medio Ambiente de Chile. (s.f.). SIMBIO: Sistema de Información sobre Biodiversidad. https://simbio.mma.gob.cl

presencia de basura domiciliaria y escombros, la extracción de áridos y de agua, el turismo no regulado, la extracción ilegal de recursos hidrobiológicos, la introducción de especies exóticas invasoras, la extracción de flora y fauna, así como modificaciones del cauce y cambios en el uso de suelo en el entorno inmediato del humedal.

A estas se suman amenazas indirectas asociadas a dinámicas presentes en la cuenca del río Elqui, tales como la regulación hídrica producto del embalse Puclaro, la contaminación difusa por agroquímicos, el desarrollo de actividades mineras y la infraestructura relacionada con el bypass del emisario, entre otras. En conjunto, estas presiones configuran un escenario de alta vulnerabilidad ambiental para el humedal, reforzando la necesidad de una gestión integrada a escala local y de cuenca.

Ilustración 110 Presión inmobiliaria sobre el Humedal Urbano Río Elqui

Fuente: MMA, 2024

En el contexto del sistema de áreas protegidas del área metropolitana, el humedal se configura como un elemento estructurante de carácter lineal, asociado al sistema hídrico, cuyo potencial como corredor ecológico contrasta con su actual condición de alta fragmentación territorial y sostenida presión antrópica.

Santuario de la Naturaleza Humedales de Tongoy

El Santuario de la Naturaleza Humedales de Tongoy corresponde a un área de alto valor ambiental ubicada en la comuna de Coquimbo, que cuenta con la categoría de Bien Nacional Protegido y, adicionalmente, con la designación de Sitio Ramsar, lo que le otorga reconocimiento a nivel internacional por su relevancia en la conservación de la biodiversidad.

En términos territoriales, el sistema está compuesto por cuatro cuerpos de agua principales: el estero de Tongoy, el humedal Salinas Chica, el humedal Los Litres, Salinas Grande y El Pachingo, este último el de mayor extensión, con una superficie aproximada de 68,6 hectáreas. Estos humedales se clasifican como masas de agua continentales de tipo ribereño, de carácter temporal e irregular, modeladas por la dinámica de las dunas y condicionadas tanto por las mareas como por el régimen de precipitaciones.

Ilustración 111 Sistema de Humedales de Tongoy

Fuente: MMA, 2017

En términos ecológicos, los humedales de Tongoy cumplen funciones fundamentales asociadas a la regulación hídrica, la mantención de la biodiversidad y la provisión de servicios ecosistémicos en el borde costero norte del área metropolitana. El santuario se inserta además dentro de uno de los 34 hotspots de biodiversidad reconocidos a nivel mundial, al concentrar cerca de 1.500 especies endémicas. Forma parte de la ecorregión del Matorral de Chile Central, una de las más amenazadas del país, con solo un 1,2 % de su superficie actualmente bajo protección formal, lo que refuerza el carácter estratégico de este sistema de humedales para la conservación a escala regional y nacional.

Ilustración 112 Matorral de Chile Central

Fuente: MMA, 2026

Estos ecosistemas albergan una elevada diversidad biológica, particularmente de avifauna, desempeñando un rol clave como hábitat para especies residentes y migratorias, así como para comunidades vegetales adaptadas a ambientes salinos. Constituye hábitat para más de 200 especies de aves, incluyendo especies acuáticas y migratorias de alta relevancia. A ello se suman especies de flora vascular con problemas de conservación en la región, reptiles y mamíferos como el Zorro Culpeo, Ratón Oliváceo y Cururo.

Ilustración 113 Ejemplos de fauna: Zorro Culpeo y Ratón Oliváceo

Fuente: MMA, 2019

En el contexto del sistema de áreas protegidas del área metropolitana, los Humedales de Tongoy se configuran como un sistema ambiental de alta integridad ecológica, con un nivel de protección superior al de otros espacios naturales del territorio. Su condición de Santuario de la Naturaleza y Sitio Ramsar los posiciona como un enclave estratégico para la conservación de la biodiversidad costera y el fortalecimiento de una red de áreas protegidas a escala metropolitana.

Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad

En el AM LS-CQ se advierte que muchos ecosistemas críticos cuentan únicamente con protecciones parciales o indicativas, sin un respaldo legal efectivo que garantice su conservación. Esta situación ha permitido procesos de degradación y fragmentación de áreas naturales de alto valor ambiental, principalmente por la presión urbana y turística. La ausencia de instrumentos de protección robustos constituye una debilidad estructural en la gestión territorial, ya que limita la capacidad de resguardar ecosistemas estratégicos para la biodiversidad y la regulación hídrica.

Los Sitios Prioritarios destacan por su importancia ecológica, pues albergan ecosistemas representativos para el territorio y constituyen espacios clave para la preservación de especies nativas que se encuentran bajo amenaza. Estos pueden pertenecer a ambientes terrestres de aguas continentales, pero también a ecosistemas costeros o marinos. Identificarlos supone la necesidad de resguardar componentes importantes para el patrimonio natural del área metropolitana.

Ilustración 114 Mapa de Sitios Prioritarios en el AM LS-CQ

Fuente: IDOM con base en Ministerio de Medio Ambiente, 2025

Los Sitios presentes en el área metropolitana cuentan con un rol fundamental en cuanto a soporte de servicios ecosistémicos, corredores biológicos y reservorios de biodiversidad. Su reconocimiento favorece el desarrollo de políticas públicas y modelos de gobernanza hacia un desarrollo más sostenible, integrando la conservación ambiental en la toma de decisiones y favoreciendo la protección de estos espacios. De esta forma, bajo esta categoría se reconoce en el territorio la Zona de Punta Teatinos y la Red de Humedales Costeros, que cumplen un rol clave en la conservación del patrimonio natural regional y metropolitano.

Humedal Punta Teatinos

El Humedal Punta Teatinos se emplaza en el sector costero norte de la comuna de La Serena, formando parte de un extenso sistema litoral que se extiende desde la Laguna Punta Teatinos hasta Caleta Hornos, e incorpora además Isla Pájaros, abarcando territorio de las comunas de La Serena y La Higuera. Este sistema litoral se desarrolla a lo largo de aproximadamente 40 km al norte del área urbana de La Serena, en el entorno de la Ruta Panamericana, incluyendo diversos ámbitos de alto valor ambiental como la Quebrada Honda, Cerro Juan Soldado y el Bosque El Maray.

Este sector se caracteriza por presentar elevados niveles de endemismo, riqueza y diversidad biológica, particularmente en el humedal y a lo largo del borde costero asociado. No obstante, el área enfrenta un avanzado estado de deterioro ambiental, principalmente asociado a la contaminación por residuos sólidos, la presencia de camping no autorizados, la construcción de un complejo turístico y una creciente presión urbanizadora, lo que ha incrementado su vulnerabilidad frente a procesos de degradación y fragmentación ecológica.

Ilustración 115 Humedal Punta Teatinos

Fuente: MMA, 2026

A nivel indicativo, el Humedal Punta Teatinos ha sido clasificado como Sitio Prioritario para la Conservación de la Biodiversidad, lo que establece la obligación de que proyectos susceptibles de generar impactos ambientales ingresen al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Sin embargo, esta categoría no implica una prohibición de usos o actividades en su interior, lo que mantiene un riesgo persistente frente a intervenciones incompatibles con la conservación del ecosistema.

Diversos estudios han identificado este sitio como de prioridad urgente para su protección, debido a su condición de zona de alto endemismo amenazada por la expansión de la urbanización y el desarrollo de proyectos turísticos. Asimismo, el humedal presenta relevancia en términos arqueológicos y destaca especialmente por su importancia como hábitat para una alta diversidad de avifauna. En una superficie cercana a las 12.000 hectáreas, se han registrado más de 200 especies de plantas nativas, de las cuales más del 70% corresponden a especies endémicas de Chile y un 8,3% son endémicas de la región. De este conjunto, 6 especies se encuentran en

categoría "En Peligro" y 31 en condición de "Vulnerable". Presenta especies como el Palito Negro y el Coquimbano[42].

Ilustración 116 Ejemplos de flora: Palito Negro y Coquimbano

Fuente: Áreas Silvestres Protegidas de Chile, 2019

En términos de fauna, el humedal cumple un rol relevante como sitio de reproducción, alimentación y descanso para numerosas especies de aves residentes y migratorias, reforzando su valor estratégico para la conservación de la biodiversidad costera. Destacan especies como el Pato Jergón Grande y el Playero Blanco.

Ilustración 117 Ejemplos de fauna: Pato Jergón Grande y Playero Blanco

Fuente: Aves de Chile, 2007

Desde el punto de vista de la planificación territorial, el humedal se encuentra reconocido en los instrumentos de planificación mediante zonificaciones de áreas verdes o parques inundables, lo que busca compatibilizar la conservación ecológica con el desarrollo urbano. Adicionalmente, dentro de la Estrategia Regional de Biodiversidad de Coquimbo, es reconocido como un espacio

42 Ministerio del Medio Ambiente de Chile. (s.f.). SIMBIO: Sistema de Información sobre Biodiversidad. https://simbio.mma.gob.cl

estratégico para la protección de la biodiversidad y el fortalecimiento de la resiliencia ambiental del área metropolitana.

En el contexto del sistema de áreas de valor ambiental del área metropolitana, el humedal se configura como un enclave de alta relevancia ecológica a escala litoral, cuyo potencial como sistema ambiental continuo y articulado contrasta con las actuales presiones urbanas y antrópicas que amenazan su integridad, evidenciando la necesidad de fortalecer su protección y gestión desde una perspectiva territorial integrada.

Humedal El Culebrón

El Humedal El Culebrón se localiza en el extremo sur de la bahía de Coquimbo, aproximadamente a 1,5 kilómetros al norte del centro urbano. Se inserta en un entorno netamente urbano, delimitado por sectores residenciales, lo que condiciona fuertemente su dinámica socioambiental.

Ilustración 118 Humedal El Culebrón

Fuente: Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas-CEAZA, 2026

Este ha sido reconocido como Sitio Prioritario para la Conservación de la Biodiversidad dentro de la Estrategia Regional de Biodiversidad, y destaca no solo por su riqueza biológica, sino también por atributos patrimoniales de interés arqueo-paleontológico. En términos ecosistémicos, constituye un espacio natural de 35,8 hectáreas y concentra una alta diversidad de avifauna: se reportan 83 especies de aves y, en periodo estival, la presencia de 24 especies migratorias, entre las que se menciona la gaviota de Franklin como especie que utiliza la bahía como área de descanso[43].

43

Ministerio del Medio Ambiente de Chile. (s.f.). SIMBIO: Sistema de Información sobre Biodiversidad. https://simbio.mma.gob.cl

La vegetación del humedal se asocia a ambientes inundables y salinos, y se reporta una cobertura compuesta por alrededor de 200 especies adaptadas a estas condiciones. Entre las especies representativas se incluyen el Churqui, Espárrago de Mar, Grama Salada, Palito Negro y Totora. Asimismo, se advierte la presencia de especies exóticas como la Hierba del Rocío, con potencial de generar impactos sobre la biota local.

Ilustración 119 Ejemplos de flora: Hierba del Rocío y Churqui

Fuente: MMA 2025

En cuanto a la fauna, registros recientes de observación ciudadana y listados sistemáticos de especies reportan la presencia de aves acuáticas y ribereñas típicas de humedales costeros, entre ellas el Pato Overo, Pato Jergón, Pato Barcino, Macá Grande, Gallareta Escudete Rojo, Gallareta Chica, Avoceta Andina, Tero Real y especies migratorias de playa y borde de agua. En divulgación regional también se menciona la presencia de reptiles como Culebras de Cola Corta y Larga y Lagartija de Zapallar dentro del humedal y su entorno inmediato [44].

44

Ministerio del Medio Ambiente de Chile. (s.f.). SIMBIO: Sistema de Información sobre Biodiversidad. https://simbio.mma.gob.cl

Ilustración 120 Ejemplos de fauna: Pato Overo y Culebra de Cola Corta

Fuente: MMA, 2019

La inserción urbana del humedal implica presiones antrópicas directas asociadas al crecimiento residencial y a déficits de manejo y mantención.

En el sistema de humedales costeros del área metropolitana se configura como un enclave de alta biodiversidad insertado en un tejido urbano denso. Su potencial como infraestructura verde-azul para regulación hídrica, soporte de biodiversidad y educación ambiental contrasta con una condición de alta exposición a presiones urbanas y de gestión, lo que refuerza la necesidad de consolidar su reconocimiento y manejo con enfoque territorial e intersectorial.

Red de Humedales Costeros de Coquimbo

La Red de Humedales Costeros de Coquimbo está conformada por un conjunto de once zonas húmedas distribuidas a lo largo del borde costero regional, que en conjunto abarcan una superficie aproximada de 1.386 hectáreas[45].

Esta red incluye ecosistemas de distintos tipos y tamaños —lagunas costeras, esteros, desembocaduras fluviales, playas y costas rocosas— tales como la Desembocadura del Río Elqui, el Humedal Estero Culebrón, Humedal Adelaida, Estero Tongoy, Salinas Chica, Salinas Grande, Pachingo, Desembocadura del Río Limarí, Humedal Huentelauquén, Humedal Conchalí y la Desembocadura del Río Quilimarí. Si bien algunos de estos humedales se localizan fuera del límite administrativo de la comuna de Coquimbo, su incorporación a la red responde a un enfoque ecosistémico, que reconoce la continuidad funcional y ecológica del sistema costero más allá de las divisiones político-administrativas.

[45] Ministerio del Medio Ambiente de Chile. (s.f.). SIMBIO: Sistema de Información sobre Biodiversidad. https://simbio.mma.gob.cl

Ilustración 121 Humedal Salinas Chico y Humedal Estero Tongoy

Fuente: CEAZA, 2025

Desde una perspectiva ambiental, estos humedales funcionan como núcleos de alta biodiversidad en un territorio predominantemente árido y desertificado, concentrando valores ecológicos significativamente superiores a los de su entorno inmediato. Su importancia individual se potencia al ser analizados como parte de una cadena de sitios interdependientes, que actúan de manera complementaria en procesos ecológicos clave, especialmente aquellos asociados a la dinámica de las aves acuáticas y migratorias.

La red cumple un rol fundamental en los procesos de nidificación, descanso y alimentación de aves playeras y acuáticas, como Chorlos y Playeros, así como de especies migratorias de la familia Laridae, gaviotas, gaviotines y rayadores, para las cuales estos humedales operan como puntos de escala dentro de rutas migratorias de alcance hemisférico.

No obstante su elevado valor ecosistémico, la Red se desarrolla en un contexto de crecientes presiones antrópicas, asociadas a la expansión urbana, el desarrollo inmobiliario y turístico, la infraestructura vial, la contaminación por residuos y la fragmentación territorial. Estas presiones se manifiestan de manera diferenciada según el grado de urbanización de cada humedal, siendo particularmente críticas en aquellos insertos en áreas urbanas consolidadas, donde la fragmentación física y funcional compromete su conectividad ecológica y su capacidad de provisión de servicios ecosistémicos.

La incorporación de los humedales en los instrumentos de planificación ha sido históricamente parcial y sectorial, lo que ha facilitado procesos de fragmentación, presiones urbanas y conflictos de uso, especialmente en aquellos humedales insertos en áreas de fuerte expansión urbana, turística y de infraestructura.

Ilustración 122 Presión antrópica sobre la Red de Humedales Costeros

Fuente: CEAZA, 2025

Desde el punto de vista territorial, los humedales costeros se constituyen como elementos estructurantes del sistema hídrico-ambiental, vinculados a cursos de agua, zonas bajas y dinámicas costeras. En este sentido, representan una infraestructura natural clave para la regulación hidrológica, la mitigación de riesgos asociados a inundaciones y eventos extremos, y la adaptación frente al cambio climático en un territorio altamente vulnerable a la escasez hídrica. Es por esto, que actualmente se encuentran bajo el amparo de la Ley N°21.202 de Protección de Humedales Urbanos, que protege los humedales urbanos en Chile, reconociéndolos como ecosistemas clave dentro de los límites urbanos.

De esta forma, el área metropolitana integra un conjunto heterogéneo de Áreas Protegidas, humedales reconocidos y Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad, que en su conjunto conforman una infraestructura natural estratégica para el territorio.

La coexistencia de distintas figuras de protección da cuenta de avances relevantes en el reconocimiento de estos ecosistemas, pero al mismo tiempo evidencia un escenario de protección fragmentada, con distintos niveles de resguardo normativo, capacidades de gestión y grados de articulación institucional. En este marco, surge una oportunidad estratégica para reorientar la planificación territorial hacia un enfoque de sostenibilidad y resiliencia ambiental, superando una visión aislada de cada humedal e incorporando una lectura sistémica del conjunto. Fortalecer la conectividad ecológica entre los distintos elementos, articularlos paisajísticamente como un sistema continuo y reconocer su rol como infraestructura verde-azul resulta clave para consolidar una estructura ambiental coherente a escala metropolitana y regional.

Asimismo, el carácter intercomunal e incluso interprovincial de la red pone en evidencia la necesidad de avanzar hacia modelos de gobernanza ambiental multinivel, que permitan coordinar a los distintos actores públicos, privados y comunitarios involucrados en la gestión de estos ecosistemas.

La protección efectiva de la red no depende únicamente de su reconocimiento normativo, sino de la capacidad de articular instrumentos de planificación, mecanismos de gestión y coordinación institucional que trasciendan los límites administrativos y sectoriales. La ausencia o debilidad de estos mecanismos de articulación se traduce directamente en un aumento de las condiciones de vulnerabilidad de estos elementos naturales, expresadas en presiones antrópicas no reguladas, superposición de usos, fragmentación ecológica y exposición a amenazas derivadas de dinámicas urbanas, productivas y de infraestructura.

3.2.3. Vulnerabilidad Frente a Amenazas

El AM LS-CQ se emplaza en un sistema territorial costero, estructurado por la planicie litoral, las terrazas marinas y el valle del río Elqui, en el contexto de la Cordillera de la Costa y su contacto directo con el borde costero. Estas condiciones físicas inciden de manera significativa en las dinámicas de ocupación urbana, por lo que han sido reconocidas sitemáticamente por los IPT, tales como el Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui), el Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui) y el Plan Regulador Comunal (PRC) La Serena, así como en los lineamientos del Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres de la Región de Coquimbo (PRRD). El análisis integrado de estos instrumentos, permite reconocer un sistema de amenazas que incluye tsunami, marejadas, inundaciones, deslizamientos de tierra e incendios forestales.

En este contexto, la configuración geográfica del área metropolitana se traduce en la delimitación de áreas susceptibles a inundación por tsunami y marejadas, particularmente en el borde costero de baja altitud. Asimismo, los sistemas de quebradas, terrazas bajas y planicies fluviales del valle del río Elqui son reconocidas como zonas de susceptibilidad a inundaciones y procesos aluvionales. De manera complementaria, la ocupación progresiva de laderas y sectores de mayor pendiente se asocia a áreas normadas como propensas a remoción en masa, mientras que la interfaz urbano-rural concentra una mayor susceptibilidad a incendios forestales.

En consecuencia, la vulnerabilidad del área metropolitana responde a la superposición entre condiciones físicas del territorio y patrones de ocupación urbana, configurando escenarios diferenciados de exposición. Bajo un enfoque de resiliencia urbana, resulta necesario avanzar hacia una gestión integrada del riesgo a escala metropolitana, que articule los distintos niveles de planificación y gobernanza, fortaleciendo la capacidad de anticipación, respuesta y recuperación frente a eventos de origen natural y socioambiental.

3.2.3.1. Amenaza por Tsunami

La amenaza por tsunami constituye el riesgo natural de mayor extensión espacial dentro del área metropolitana, principalmente debido a la configuración geomorfológica del borde costero, caracterizada por una amplia presencia de planicies litorales de baja cota. En particular, las áreas clasificadas con muy alta susceptibilidad, correspondientes a sectores ubicados bajo los 20 metros sobre el nivel del mar, representan un 15% de la superficie urbana analizada, lo que evidencia la magnitud del riesgo desde una perspectiva territorial y poblacional (SUBDERE, 2016).

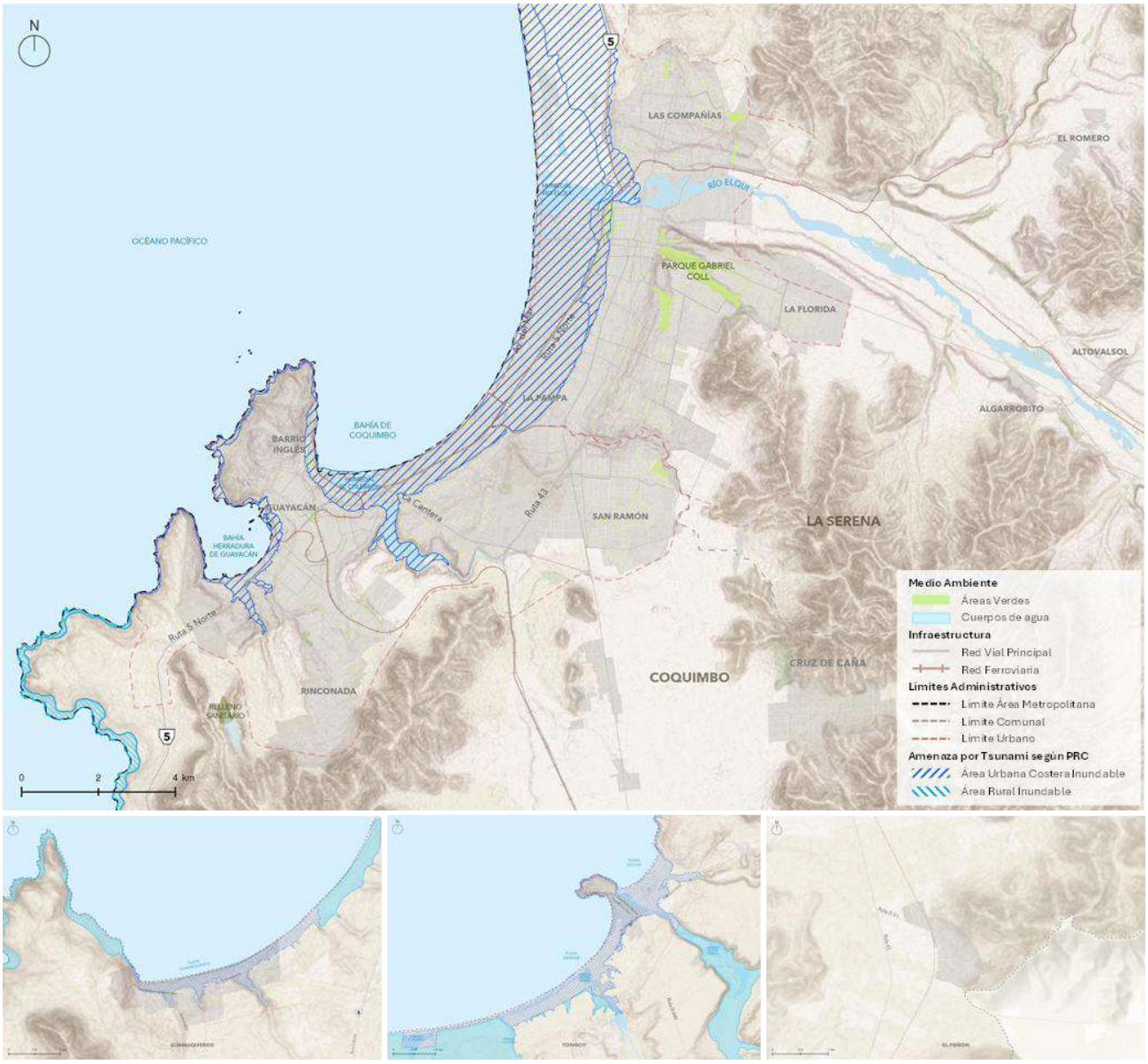
Dentro del territorio, la vulnerabilidad frente a tsunamis es alta y relativamente homogénea a lo largo del borde costero, desde el límite norte de La Serena, Punta Teatinos, hasta el sector de Puerto Aldea, en el límite sur de Coquimbo. No obstante, se identifican sectores con niveles de vulnerabilidad media y baja, particularmente en el entorno de la Ruta 5 Norte, donde la presencia de cordones dunares actúa como elemento que atenúa los efectos frente a una eventual inundación.

En complemento a esta lectura general, el análisis de la amenaza por tsunami se integra con la revisión de los estudios de riesgo contenidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes, particularmente el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena y Coquimbo. A escala intercomunal, el PRI Elqui establece áreas de riesgo diferenciadas de inundación por tsunami, distinguiendo entre el ámbito urbano y de extensión urbana (AR-S1) y el ámbito rural (AR-S2), lo que permite representar la amenaza considerando distintos niveles de precisión cartográfica y condiciones de ocupación del territorio.

A nivel comunal, estas definiciones se precisan mediante zonificaciones normativas específicas. En el caso del PRC de La Serena, la amenaza de tsunami se incorpora a través de las Zonas inundables o potencialmente inundables por maremoto o tsunami (ZRT), las cuales restringen el desarrollo urbano en áreas expuestas del borde costero, y se complementa con las Zonas de Protección de Borde Costero (ZPBC-1 y ZPBC-2), correspondientes a áreas de protección de recursos de valor natural que regulan los usos en la franja litoral, reforzando el control de la ocupación en sectores expuestos a inundación por tsunami.

Por su parte, el PRC de Coquimbo establece la delimitación de esta amenaza mediante el Área de Riesgo por Maremoto (AR-2), complementada por la Zona de Protección de Borde Costero (ZPBC) como categoría que refuerza la regulación del uso de suelo en el borde litoral, consolidando un marco normativo que integra tanto la restricción directa por riesgo como la protección de las áreas expuestas.

Ilustración 123 Amenaza por tsunami según IPT



Fuente: IDOM con base en PRC La Serena 2020 y PRC Coquimbo 2026

En conjunto, estas definiciones permiten identificar y normar las áreas inundables por tsunami con distintos niveles de detalle, avanzando desde una escala intercomunal, que establece el marco general de la amenaza, hacia una escala comunal, que operacionaliza la regulación del uso de suelo en las zonas expuestas. En coherencia con lo anterior, la siguiente tabla sintetiza las principales zonificaciones normativas asociadas específicamente a la amenaza por tsunami en los instrumentos de planificación territorial analizados:

Tabla 63 Zonificación de áreas de riesgo por tsunami en instrumentos de planificación territorial

Instrumento	Zona / Código	Tipo de zona	Alcance territorial	Restricciones al Desarrollo Urbano/ Condición para equipamientos críticos
PRI Elqui (2019)	AR-S1: Área inundable o potencialmente inundable por tsunami en área urbana y de extensión urbana	Área de riesgo por tsunami	Áreas urbanas reguladas por PRC (con estudios de detalle)	La regulación específica se define por los PRC; en la práctica, el emplazamiento de equipamientos críticos queda restringido conforme a la normativa comunal.
	AR-S2: Área inundable o potencialmente inundable por tsunami en área rural	Área de riesgo por tsunami	Área rural y zonas de extensión sin estudio de detalle	Restringe la localización de equipamientos críticos en sectores de riesgo alto y muy alto, condicionando su emplazamiento al desarrollo de estudios fundados.
PRC La Serena (2020)	ZRT: Zonas inundables o potencialmente inundables por maremoto o tsunami	Área de riesgo	Área urbana costera	Restringe el desarrollo urbano en zonas expuestas; el emplazamiento de equipamientos críticos no resulta compatible con la condición de riesgo.
	ZPBC-1: Borde Costero Marítimo General	Área de protección (recurso natural)	Franja litoral	Limita los usos en el borde costero y complementa la regulación del riesgo de tsunami, restringiendo la localización de usos sensibles en áreas expuestas.
	ZPBC-2: Borde Costero Marítimo Equipamiento	Área de protección (recurso natural)	Franja litoral con uso regulado de equipamiento	Permite equipamientos bajo condiciones específicas, pero restringe aquellos de carácter crítico o estratégico en función de la exposición al riesgo de tsunami.
PRC Coquimbo (2026)	AR-2: Área de riesgo por maremoto	Área de riesgo	Área urbana costera	Establece restricciones normativas explícitas, incluyendo la no localización de equipamientos críticos en zonas de riesgo por tsunami.
	ZPBC: Zona de Protección de Borde Costero	Zona de protección complementaria	Borde costero	Refuerza la restricción de usos en sectores litorales expuestos, evitando la localización de equipamientos estratégicos y consolidación de actividades vulnerables.

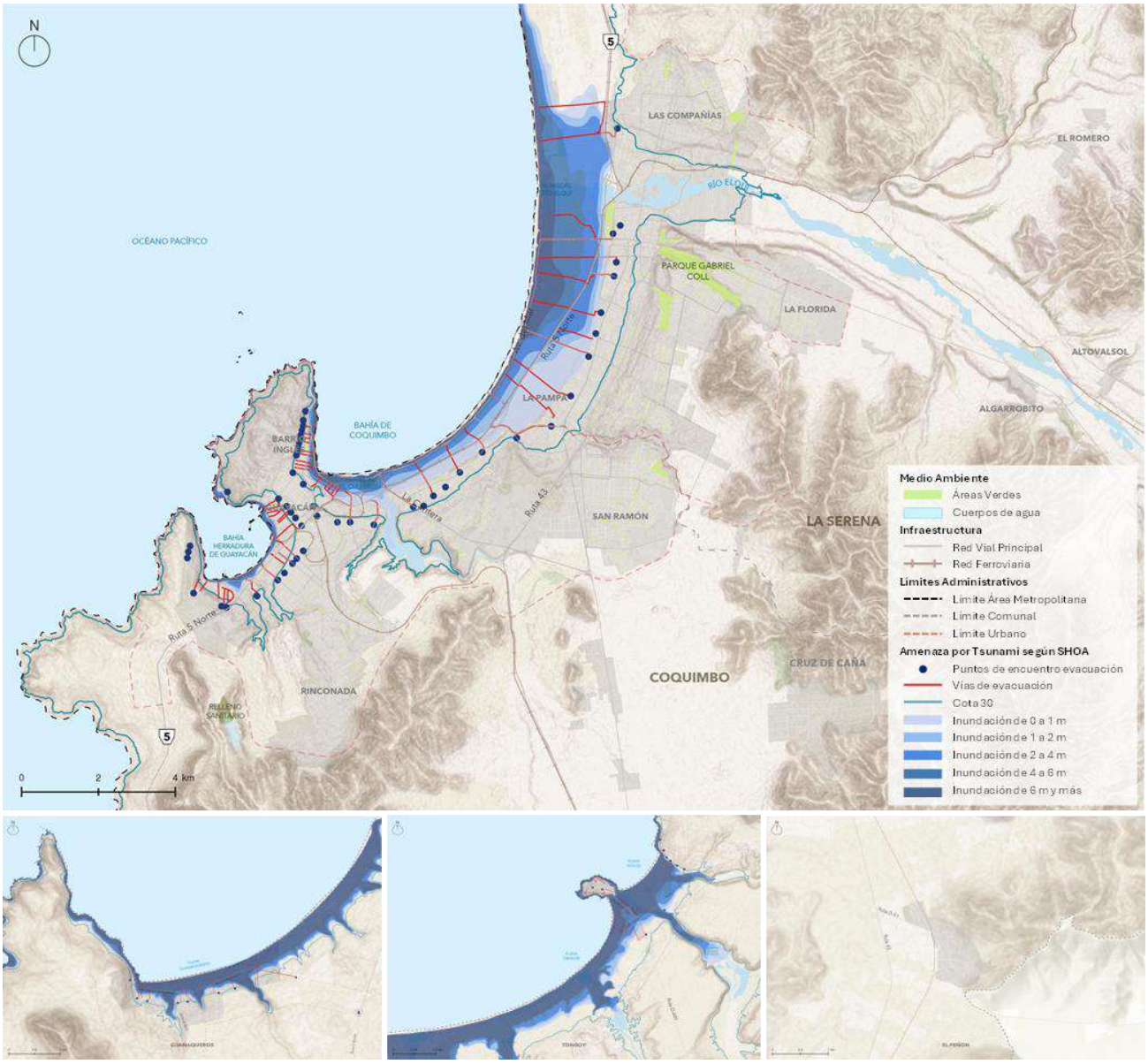
Fuente: IDOM, elaboración propia con base en PRC La Serena (2020), PRC Coquimbo (2026) y PRI Elqui (2019).

En particular, se identifican diferencias relevantes en la costa norte de la comuna de La Serena, donde los instrumentos comunales reconocen variaciones en la extensión y profundidad de las áreas susceptibles de inundación, asociadas a condiciones específicas de topografía costera, presencia de sistemas dunares, configuración de la línea de costa y ocupación urbana. Estas diferencias resultan especialmente significativas en sectores como Punta Teatinos y su entorno

inmediato, donde la continuidad de planicies litorales de baja altitud incrementa la exposición frente a eventos de tsunami.

Es posible señalar que esta condición se concentra de manera continua a lo largo del borde costero, extendiéndose sobre amplias planicies litorales de baja altitud. Las zonas expuestas corresponden principalmente a sectores ubicados bajo los 30 metros sobre el nivel del mar, con especial énfasis en aquellas áreas bajo los 20 metros, donde se registran los niveles más altos de profundidad de inundación.

Ilustración 124 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por tsunami en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el SHOA, 2019

Así mismo, en la comuna de La Serena se han identificado diferencias entre las áreas de inundación por tsunami definidas por el SHOA y aquellas derivadas de estudios de riesgo, asociadas a la utilización de distintos escenarios y niveles de exigencia. Mientras las primeras se basan en eventos históricos con menor alcance, los estudios desarrollados en el marco del PRC incorporan escenarios más severos, resultando en mayores cotas de inundación. En consecuencia, el PRC adopta estas delimitaciones más conservadoras, integrándolas como áreas restringidas al desarrollo urbano y orientando la regulación de usos de suelo bajo criterios de seguridad territorial.

La distribución espacial de la amenaza se concentra en sectores costeros que albergan usos urbanos intensivos, incluyendo zonas residenciales consolidadas y en expansión, infraestructura crítica, equipamientos estratégicos y áreas de alta afluencia estacional. Esta superposición entre zonas expuestas y funciones urbanas relevantes incrementa la vulnerabilidad territorial y complejiza la gestión del riesgo, especialmente en contextos de alta densidad poblacional y fuerte presión inmobiliaria sobre el borde costero.

Tal como se evidencia en el mapa, la expansión y densificación urbana en la franja litoral ha generado restricciones significativas al crecimiento urbano seguro, particularmente en sectores con alto potencial de inundación por tsunami, como Punta Teatinos, la Avenida del Mar, Cuatro Esquinas, El Faro, Peñuelas, Avenida Costanera, Baquedano, La Herradura, Puerto Guayacán, Totoralillo, Las Tacas, Guanaqueros, Playa Socos y Playa Grande de Tongoy. En varios de estos sectores, la urbanización se ha desarrollado sin la provisión adecuada de infraestructura de evacuación ni de espacios seguros, lo que incrementa la exposición de la población frente a eventos de emergencia.

Asimismo, se observa que parte importante de las zonas afectadas corresponde a áreas históricamente asociadas a humedales y terrenos de relleno, particularmente en el borde costero de Coquimbo y en sectores bajos de La Serena. Estas condiciones morfológicas refuerzan la susceptibilidad a la inundación, tanto por tsunamis como por marejadas, lo que incrementa la vulnerabilidad física del territorio frente a eventos extremos.

Esta urbanización progresiva sobre antiguos humedales costeros ha implicado una creciente impermeabilización del suelo y la alteración de sistemas naturales de drenaje. Estas condiciones no solo aumentan la susceptibilidad a la inundación por tsunamis, sino que también amplifican el riesgo de licuefacción sísmica. Casos representativos se observan en sectores como Guanaqueros, donde gran parte de las viviendas se emplazan en zonas susceptibles a tsunami, y en Tongoy, donde infraestructura como el puente peatonal sobre el estero Tongoy y equipamientos costeros son frecuentemente afectados por marejadas, evidenciando una alta exposición frente a estos eventos.

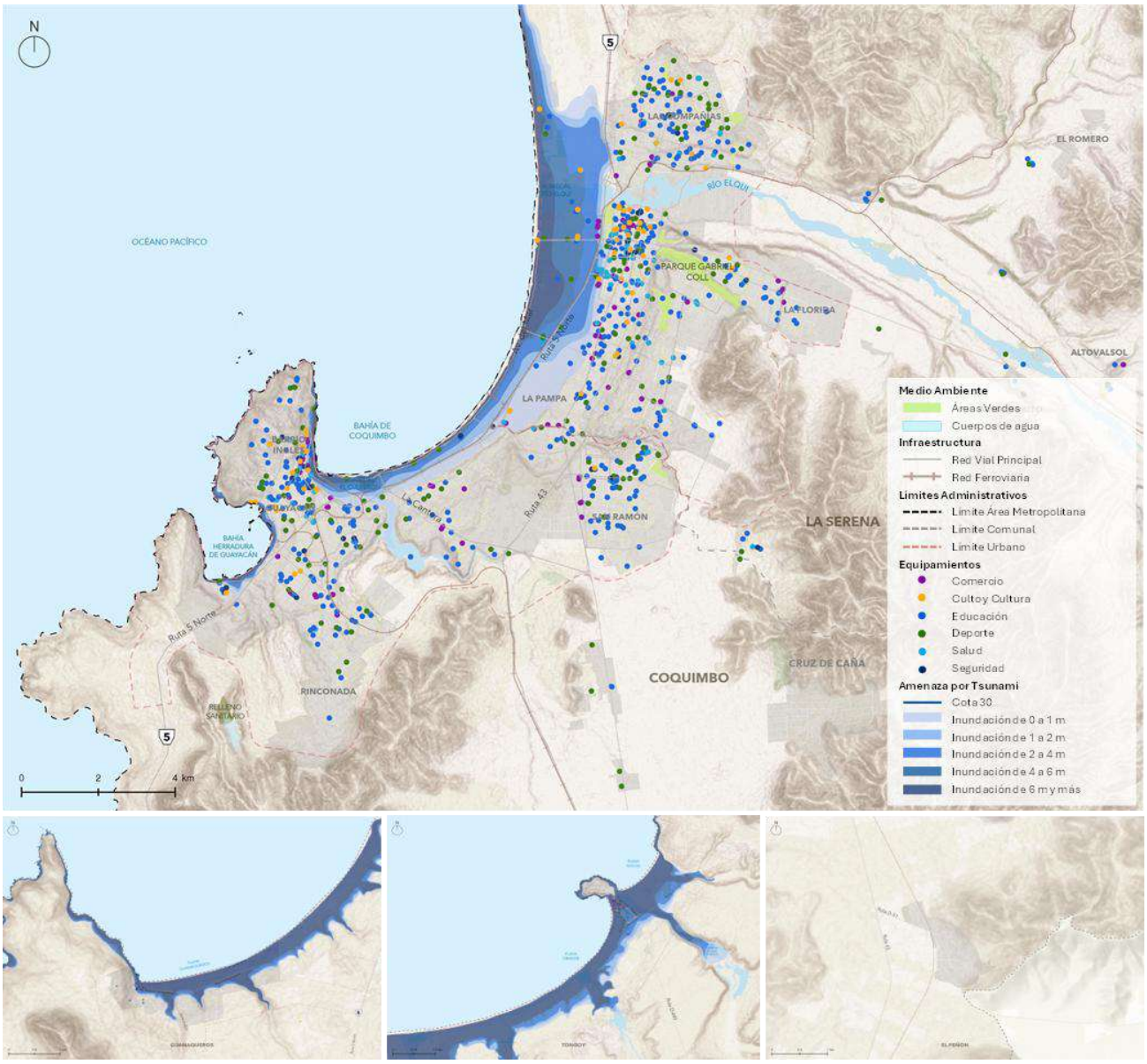
Ilustración 125 Ejemplo de urbanización en el borde costero: Guanaqueros y Tongoy

Fuente: elcoquimbano.cl y Tongoy.cl, 2024

La localización de equipamientos críticos, infraestructura y viviendas en áreas de amenaza de tsunami constituye una de las principales vulnerabilidades del área metropolitana. No obstante, conforme a lo establecido en los instrumentos de planificación territorial vigentes, las zonas definidas como áreas de riesgo por maremoto o tsunami restringen el emplazamiento de equipamientos críticos, particularmente aquellos asociados a salud, educación y seguridad, los cuales no se permiten en estas áreas.

En este contexto, la presencia de equipamientos en zonas inundables corresponde mayoritariamente a situaciones heredadas de configuraciones urbanas previas a la incorporación de estas regulaciones o a equipamientos de menor escala compatibles con dichas restricciones. En consecuencia, la exposición directa de infraestructuras estratégicas resulta limitada, trasladándose el principal foco de la problemática hacia el ámbito habitacional y la exposición de población residente y flotante frente a escenarios de evacuación e inundación, lo que configura el eje central de la gestión del riesgo en el borde costero del área metropolitana.

Ilustración 126 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por tsunami y equipamientos en el Área Urbana de La Serena – Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el SHOA, 2019

A raíz de lo anterior, se evidencia una alta superposición entre las zonas expuestas a amenaza por tsunami y la localización de equipamientos en el sector urbano del área metropolitana, particularmente a lo largo del borde costero. Las áreas con mayor susceptibilidad de inundación, asociadas a profundidades superiores a 2 metros y ubicadas principalmente bajo los 20 metros sobre el nivel del mar, concentran una diversidad significativa de equipamientos de escala local y metropolitana.

Se observa una elevada concentración de equipamientos de comercio, educación, salud, seguridad y culto en sectores próximos a la franja costera, especialmente en áreas próximas a la costanera, el

borde del río Elqui y zonas consolidadas del casco urbano. Esta localización incrementa la exposición funcional del territorio frente a eventos de tsunami, considerando tanto la afectación directa de infraestructuras críticas como la interrupción de servicios esenciales en escenarios de emergencia.

La situación resulta particularmente crítica en sectores como Playa La Herradura y el entorno del área portuaria de Coquimbo, donde se superpone una alta amenaza de tsunami con equipamientos estratégicos vinculados a transporte, actividades productivas, comercio y servicios públicos. Destaca además la presencia de equipamientos emplazados sobre terrenos de relleno y antiguas zonas inundables, lo que refuerza la vulnerabilidad física frente a procesos de inundación asociados tanto a maremotos como a marejadas.

Ilustración 127 Zona de inundación por Tsunami: Zona Portuaria de Coquimbo y Sector Norte de La Serena

Fuente: Google Earth, © Google y SHOA, 2019

Es relevante señalar que la ocurrencia de eventos de tsunami no sólo impacta a la población residente permanente de las comunas del AM LS-CQ, sino que también afecta significativamente a la población flotante que se concentra en la conurbación a lo largo de todo el año, incrementándose de sobre manera durante la temporada estival. Este aumento estacional de población, asociado principalmente a actividades turísticas, recreativas y comerciales en el borde costero, genera una presión adicional sobre los sistemas de evacuación, la capacidad de respuesta institucional y la gestión del riesgo, aumentando la exposición y complejidad del escenario ante una eventual emergencia.

Asimismo, se identifica que una parte relevante de los equipamientos expuestos se localiza en áreas con limitada distancia a vías de evacuación o con accesibilidad restringida hacia zonas de seguridad en cotas superiores. Esta condición adquiere especial relevancia en contextos de alta densidad poblacional y en períodos de aumento estacional de población flotante.

En este contexto, la distribución espacial de los equipamientos dentro de zonas expuestas a tsunami evidencia un patrón histórico de ocupación del borde costero sin una integración suficiente de criterios de riesgo en la planificación urbana. Esta situación no solo incrementa la vulnerabilidad territorial, sino que también complejiza la gestión de la emergencia, al concentrar funciones urbanas estratégicas en áreas de alta susceptibilidad. De esta forma, se refuerza la necesidad de incorporar criterios de gestión del riesgo de desastres en los instrumentos de planificación, en el diseño urbano y en la localización futura de equipamientos estratégicos, así como de fortalecer las medidas de prevención, señalización, educación y evacuación para la población local y visitante.

3.2.3.2. Amenaza por Marejadas

Una marejada corresponde a una ola larga, generalmente originada por tormentas lejanas, que puede alcanzar varios metros de longitud. Estas olas se propagan a grandes distancias y pueden arribar a la costa chilena con un desfase de días o incluso semanas respecto de su origen, manifestándose como grandes olas que impactan el litoral por sobre la zona de rompiente normal (SUBDERE, 2016). Se consideran una amenaza natural de inicio rápido, que genera impactos significativos tanto en el ámbito territorial como ambiental y económico.

Desde el punto de vista territorial y socioeconómico, las marejadas provocan daños en construcciones e infraestructura cercana a la línea de costa, afectando el espacio público, la vialidad costera y sistemas de infraestructura crítica, especialmente aquellos asociados a aguas servidas. Asimismo, generan pérdidas y daños en embarcaciones, particularmente en botes menores de pescadores artesanales, y representan un riesgo directo para las personas que se acercan a la orilla durante estos eventos. La interrupción de calles y paseos costeros impacta negativamente la conectividad y las actividades recreativas, incidiendo de forma directa en la economía local.

En el ámbito ambiental, las marejadas producen erosión de las arenas de playa, modificación del perfil costero e inundación temporal de sectores del litoral, contribuyendo a la degradación progresiva de los ecosistemas costeros. La pérdida de sedimento, junto con la alteración de dunas, humedales y franjas de protección natural, reduce la capacidad de resiliencia del sistema costero frente a eventos extremos, afectando además un recurso clave para el desarrollo del turismo, actividad económica estratégica del área metropolitana.

Existen antecedentes históricos relevantes que evidencian la exposición del área a este tipo de fenómenos. En el sector de Baquedano, en Coquimbo se han registrado inundaciones asociadas a marejadas, configurándolo como un área particularmente susceptible a eventos de inundación costera.

Ilustración 128 Ejemplo de marejadas en Coquimbo y efectos de marejadas en La Serena

Fuente: La Serena Online, 2024

En complemento a esta lectura, el análisis de la amenaza por merejadas se integra con la revisión de los estudios de riesgo contenidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes, particularmente el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena y Coquimbo. A nivel intercomunal el estudio no aborda explicítamente las marejadas como una amenazas, ni establece una zonificación específica asociada a este fenómeno. A nivel comunal, si bien se reconocen las marejadas como amenaza, su tratamiento normativo no se traduce en zonas de riesgo diferenciadas, sino que se expresa mediante restricciones de uso de suelo en las áreas expuestas.

Tabla 64 Zonificación de áreas de riesgo por marejadas en instrumentos de planificación territorial

Instrumento	Zona / Código	Tipo de zona	Alcance territorial	Restricciones al Desarrollo Urbano
PRI Elqui (2019)	No presenta zonificación específica	-	-	-
PRC La Serena (2020)	Fajas no edificables por zona de protección de borde costero	Zona no edificable	Faja de 20m de ancho medidos tierra adentro a partir de la línea de más alta marea.	Destinada exclusivamente a la circulación peatonal según lo señalado en el Art. 2.3.5 de la OGUC.
	ZPBC-1: Borde Costero Marítimo General	Área de protección	Borde costero marítimo bien nacional de uso público denominado playa de mar y el espacio público colindante tierra adentro, cuya ocupación se rige por concesiones marítimas.	Se permite equipamiento recreación, deportes y actividades asociadas a balneario.
	ZPBC-2: Borde Costero Marítimo Equipamientos	Área de protección	Borde costero marítimo bien nacional de uso público denominado playa de mar y el espacio público colindante tierra adentro,	Se permite instalaciones complementarias a un balneario, oficinas de servicios públicos y comercio de tipo

Instrumento	Zona / Código	Tipo de zona	Alcance territorial	Restricciones al Desarrollo Urbano
			cuya ocupación se realiza por concesión otorgada por autoridad competente.	restaurantes, fuentes de soda y bares.
PRC Coquimbo (2026)	Fajas no edificables por zona de protección de borde costero	Zona no edificable	Faja de 20m de ancho medidos tierra adentro a partir de la línea de más alta marea.	Destinada exclusivamente a la circulación peatonal según lo señalado en el Art. 2.3.5 de la OGUC.
	ZPBC: Zona de Proteción de Borde Costero	Área de protección de recursos de valor natural	Borde costero marítimo bien nacional de uso público.	Se permite uso de suelo destinado a campling para sectores concesionados en Tongoy, espacios públicos y áreas verdes.

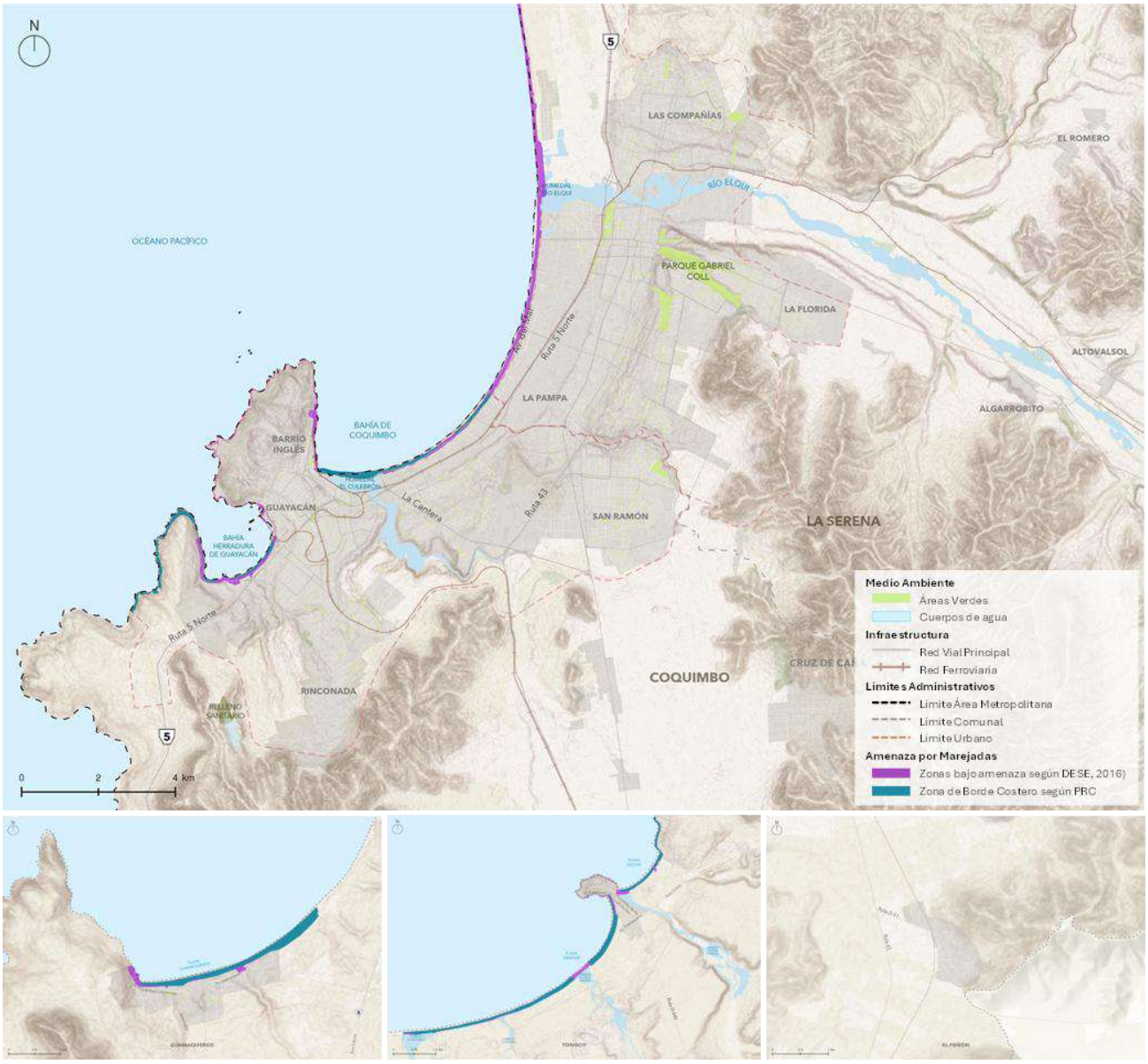
Fuente: IDOM, elaboración propia con base en PRC La Serena (2020), PRC Coquimbo (2026) y PRI Elqui (2019).

El mapa que se muestra a continuación, evidencia que la exposición se concentra de manera continua a lo largo del borde costero del área metropolitana, configurando una franja crítica y altamente sensible frente a este tipo de eventos. Las zonas bajo amenaza se disponen paralelas a la línea de costa, abarcando playas urbanas, sectores de borde marítimo consolidado y áreas con presencia de infraestructura vial.

En el sector de La Serena, la amenaza se extiende principalmente a lo largo del frente costero urbano, incluyendo playas de uso recreativo intensivo y áreas cercanas a la desembocadura del río Elqui. Esta condición incrementa la vulnerabilidad del territorio, dado que confluyen procesos marinos y fluviales, lo que potencia los efectos de inundación y erosión durante episodios de marejadas intensas. En la comuna de Coquimbo, la cartografía muestra una mayor continuidad y profundidad de la franja expuesta, especialmente en sectores como el área portuaria, playa La Herradura y Baquedano.

Desde una perspectiva ambiental, la franja amenazada coincide con sectores de alto valor ecosistémico, como playas, dunas y áreas cercanas a cuerpos de agua, cuya alteración recurrente por marejadas contribuye a procesos de erosión costera, pérdida de sedimento y degradación progresiva del ecosistema litoral.

Ilustración 129 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por marejadas en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en SUBDERE 2016, PRC La Serena 2020 y PRC Coquimbo 2026

De esta forma, la información territorial y la evidencia cartográfica confirman que la amenaza por marejadas constituye un riesgo estructural y persistente para el AM LS-CQ, con especial incidencia en el borde costero urbanizado de ambas comunas. La superposición de esta amenaza con áreas urbanas consolidadas pone de manifiesto conflictos históricos entre la ocupación del suelo y la dinámica natural del litoral, donde la localización de red vial estructurante, espacios públicos, equipamientos e infraestructura en zonas directamente expuestas ha incrementado la vulnerabilidad del sistema urbano-costero frente a eventos de marejadas.

La reducción del riesgo asociado a marejadas requiere avanzar hacia una planificación integral del borde costero, que incorpore de manera sistemática criterios de gestión del riesgo y adaptación al cambio climático. Resulta prioritario fortalecer un uso racional de las playas, que permita equilibrar la protección del recurso natural con su aprovechamiento turístico y el desarrollo de infraestructura, reconociendo el rol estratégico que cumplen los ecosistemas costeros en la amortiguación de impactos. La incorporación de soluciones basadas en la naturaleza, junto con una regulación consistente en el uso del suelo en sectores expuestos, se presenta como un eje clave para reducir la exposición y aumentar la resiliencia del territorio frente a futuros eventos de marejadas.

3.2.3.3. Amenaza por Inundaciones

Las inundaciones tienen relación con el desborde del caudal de los ríos, esteros o canales hacia sus planicies de inundación contiguas, pues el cauce es incapaz de contener la totalidad de su caudal, superando el nivel de las riberas naturales o artificiales. Esto puede tener origen natural o antrópico, donde en primer lugar, se asocia a precipitaciones intensas y acumulación de las mismas en cortos períodos de tiempo, y en segundo lugar, se vincula a la ocupación de áreas que son parte del curso natural de los cuerpos de agua o de sus zonas históricas de inundación. En este contexto, el AM LS-CQ presenta una alta exposición a eventos de inundación, asociada a la combinación de factores climáticos, condiciones físicas, hidrológicas del territorio y procesos de origen antrópico.

Durante el último tiempo, se ha observado un incremento en la ocurrencia de eventos de lluvias intensas en cortos períodos de tiempo, lo que ha incrementado significativamente el riesgo de anegamiento en sectores urbanos, desbordes fluviales y colapsos en la infraestructura de drenaje y riego, concentrado principalmente en el borde del río Elqui. Inclusive, las inundaciones por aguas lluvias constituyen la segunda amenaza de mayor superficie en el área metropolitana, concentrándose principalmente en los ríos, esteros y quebradas. Se estima que aproximadamente el 6% de la superficie urbana es susceptible a inundación, configurando una amenaza relevante desde el punto de vista territorial y socioambiental (SUBDERE, 2016).

Las quebradas cumplen un rol estructurante en el funcionamiento hidrológico del territorio, actuando como los principales colectores naturales de aguas lluvias y contribuyendo a la regulación de escurrimientos en eventos de precipitación. Además de su función hidráulica, estas conforman corredores ecológicos de alto valor ambiental, por lo que su protección y restauración resultan fundamentales para un manejo seguro de las crecidas. No obstante, la acumulación de residuos sólidos y ocupaciones informales en sus cauces ha incrementado su nivel de vulnerabilidad, reduciendo su capacidad de conducción y aumentando el riesgo de desbordes e inundaciones en sectores aledaños.

En complemento a esta lectura general, el análisis de la amenaza por inundaciones se integra con la revisión de los estudios de riesgo contenidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes, particularmente el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena y Coquimbo.

Tabla 65 Zonificación de áreas de riesgo por inundaciones en instrumentos de planificación territorial

Instrumento	Zona / Código	Tipo de zona	Alcance territorial	Restricciones al Desarrollo Urbano
PRI Elqui (2019)	**ZR-I: Áreas inundables por ríos, esteros y quebradas**	Área de riesgo	Cauce fluvial actual, llanura de inundación y terrazas más bajas de los principales cauce fluviales y sectores de quebradas y abanicos aluviales.	Condiciona ocupación al desarrollo de estudio fundado. Cumplimiento de requisitos establecidos en el art. 2.1.17 de la OGUC.
PRC La Serena (2020)	**ZRQ: Zonas inundables o potencialmente inundables debido a la proximidad de ríos, esteros, quebradas y cursos de agua no canalizados**	Área de riesgo	Área urbana de La Serena, con malas condiciones de drenaje de suelo y cursos de agua superficiales.	No se permiten edificaciones. Uso de suelo con ocupación esporádica y no permanente de la población, tales como equipamiento deportivo, de esparcimiento y áreas verdes.
PRC Coquimbo (2026)	**AR1: Área de Riesgo por Inundación**	Zona no edificable	Área urbana de Coquimbo próximo a ríos, esteros o quebradas.	Se limita todo tipo de construcciones hasta que cumpla con lo establecido en el Art. 2.1.17 de la OGUC.

Fuente: IDOM, elaboración propia con base en PRC La Serena (2020), PRC Coquimbo (2026) y PRI Elqui (2019).

Desde un enfoque espacial, tal como se puede observar a continuación en el mapa, los sectores críticos de inundación presentan una distribución diferenciada por comuna. En La Serena, las áreas más vulnerables corresponden a la zona Vegas, caracterizada por una limitada capacidad de infiltración y absorción de aguas lluvias, lo que provoca saturación del suelo incluso durante precipitaciones ocasionales. En la comuna de Coquimbo, en tanto, la mayor recurrencia de eventos de inundación se concentra en el sector Baquedano, el cual se emplaza en una cota muy cercana al nivel del mar, dificultando el escurrimiento superficial y la evacuación eficiente de las aguas lluvias, generando un riesgo permanente para la población y la infraestructura urbana.

Existe un Plan Maestro de Aguas Lluvias desarrollado por la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) en 2004, sin embargo, su materialización total es un reto pendiente de alta importancia para proteger equipamientos críticos.

Ilustración 130 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por inundación fluvial en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo

Fuente: IDOM con base en SUBDERE 2016, PRC La Serena 2020 y PRC Coquimbo 2026

En relación con la dinámica fluvial, el río Elqui presenta un efecto de embudo a la altura de los puentes que conectan el centro de La Serena con Las Compañías, producto del estrechamiento del cauce. Sin embargo, pese a dicho estrangulamiento, y a la gran zona que potencialmente se vería afectada, no se han registrado problemas significativos de inundación en los nuevos conjuntos habitacionales de La Compañía Alta, debido a la existencia de defensas fluviales y obras de encauzamiento ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Vialidad.

Desde el punto de vista edáfico, la caracterización de suelos permite identificar distintos grupos hidrológicos, que condicionan el comportamiento del escurrimiento. Se presentan suelos con alta

capacidad de infiltración y bajo potencial de escorrentía en sectores como Las Compañías; así como terrenos con capacidad de infiltración moderada, presentes en La Florida, Alfalfares y Algarrobito. Para el caso de suelos de baja o muy baja infiltración y alto potencial de escorrentía, se asocian al sector de Vegas y zonas arcillosas, configurándose como las áreas de mayor susceptibilidad a inundaciones.

Desde una perspectiva de ocupación territorial, las inundaciones se producen especialmente en sectores de vulnerabilidad asociados a la ocupación de cauces naturales, alcanzando un 6 % de la superficie en la conurbación, cifra que se eleva a 15 % en Tongoy y 23 % en Guanaqueros (SUBDERE, 2016). Asimismo, estos eventos suelen incorporar una alta carga de material sedimentario, tanto en las crecidas del río Elqui como en las quebradas y esteros, lo que incrementa los daños potenciales y genera anegamientos de mayor complejidad.

En el contexto de cambio climático, si bien se observa una tendencia general a la disminución de las precipitaciones anuales, estas se presentan de forma cada vez más concentrada, aumentando la intensidad en períodos cortos. Este patrón incrementa el riesgo de inundaciones repentinas y procesos asociados, como flujos de barro y detritos, incluso en ciudades caracterizadas por regímenes pluviométricos bajos.

De esta forma, la amenaza por inundaciones por aguas lluvias refleja una vulnerabilidad estructural del territorio, que se puede asociar tanto a las condiciones naturales del sistema hidrológico, pero también es importante mencionar la insuficiencia del sistema de drenaje que se presenta en el área metropolitana.

Sistema de Recolección de Aguas Lluvias

El fenómeno de inundación por aguas lluvias se produce fundamentalmente por la saturación del sistema de drenaje durante eventos de precipitación, proceso que responde a una combinación de factores naturales y antrópicos. Entre los factores determinantes se encuentran las características pluviométricas, es decir, intensidad y concentración de las lluvias, la topografía y morfología del terreno, las propiedades físicas del suelo y subsuelo, el grado de impermeabilización producto del uso de suelo urbano, y la presencia o ausencia de sistemas de drenaje artificial.

En particular, la pavimentación extensiva y la ocupación de cauces naturales favorecen el escurrimiento superficial y la acumulación de aguas, mientras que los depósitos aluviales con alto contenido de arcillas, presentes en terrazas inferiores, dificultan la infiltración. A ello se suma la presencia de napas freáticas superficiales en ambientes palustres, que exponen estacionalmente amplios sectores de la ciudad de La Serena a inundaciones por aguas lluvias.

La amenaza de inundaciones por aguas lluvias y fluviales en el área metropolitana refleja una vulnerabilidad estructural del territorio, estrechamente vinculada a la ocupación de áreas de riesgo sin una infraestructura de drenaje suficiente. La expansión urbana y el aumento sostenido de superficies impermeables han reducido la capacidad de absorción natural del suelo y la función de resiliencia del sistema territorial, incrementando la exposición frente a eventos de precipitación concentrada. Esta situación pone en evidencia la necesidad de fortalecer los instrumentos de planificación y el ordenamiento territorial desde una perspectiva preventiva y adaptativa.

En términos de infraestructura, se identifica la ausencia de un sistema integrado de evacuación de aguas lluvias a escala metropolitana, lo que ha derivado en soluciones parciales y focalizadas. Entre las iniciativas relevantes se encuentran la construcción de un colector de aguas lluvias en el sector de Las Compañías, así como la proyección de un ducto de evacuación para las poblaciones Independencia y Municipal, obras que buscan responder a problemáticas históricas de anegamiento, pero que resultan insuficientes frente a la magnitud y complejidad del sistema hidrológico urbano.

Ilustración 131 Preparación del sistema de recolección frente a eventos de lluvia intensa en el AM LS-CQ

Fuente: La Serena Online, 2024

Así, la amenaza por inundaciones por aguas lluvias en el AM LS-CQ da cuenta de una vulnerabilidad estructural del territorio, asociada tanto a las condiciones naturales del sistema hidrológico como a los patrones de ocupación urbana en áreas de riesgo. Los sectores con mayor susceptibilidad, como quebradas, cursos fluviales y bordes de ríos, concentran los principales efectos de las crecidas y anegamientos, los cuales se ven intensificados por la insuficiencia del sistema de drenaje, la ocupación de cauces naturales y el aumento de superficies impermeables. Si bien la percepción ciudadana indica que se trata de una amenaza localizada.

En este contexto, enfrentar esta problemática requiere medidas integrales de planificación y ordenamiento territorial, orientadas a fortalecer la infraestructura de evacuación de aguas lluvias, resguardar y recuperar los cauces naturales, y limitar la ocupación de áreas de escurrimiento e

inundación. Asimismo, resulta clave promover intervenciones basadas en la naturaleza, tales como programas de forestación, recuperación de quebradas y estabilización de bordes fluviales, que contribuyan a mejorar la capacidad de absorción y regulación del territorio. Estas acciones, articuladas a escala metropolitana y sincronizadas con los desafíos del cambio climático, permitirán reducir la exposición y aumentar la resiliencia del área metropolitana frente a eventos de inundación por aguas lluvias.

3.2.3.4. Amenaza por Deslizamiento de Tierra

El fenómeno de remoción en masa corresponde a un conjunto de procesos geomorfológicos asociados al desplazamiento de materiales y roca a lo largo de una ladera, bajo la influencia directa de la gravedad. Estos procesos pueden manifestarse a través de distintos mecanismos y tipologías, cuya clasificación considera factores como el tipo de material involucrado, el mecanismo de ruptura, la forma de movimiento y el grado de saturación.

Entre los principales tipos se distinguen los desprendimientos o caídas, deslizamientos, flujos de detritos, volcamientos y extensiones laterales. Su ocurrencia se encuentra estrechamente ligada a las condiciones geomorfológicas y climáticas del territorio, particularmente en sectores con pendientes pronunciadas y durante episodios de precipitaciones intensas, concentradas o prolongadas.

Desde una perspectiva territorial, la amenaza por remoción en masa se explica por la interacción entre la morfodinámica de inestabilidad de laderas y una serie de factores condicionantes y desencadenantes, entre los que destacan los factores climáticos, morfométricos, morfológicos, litológicos y los procesos hídricos superficiales y subterráneos. Dentro de estos, los factores morfométricos resultan especialmente relevantes, principalmente el grado de pendiente y la configuración del relieve, destacando la presencia de escarpes asociados a terrazas fluviales y marinas, los que pueden presentar distintos niveles de desarrollo (débil, mediano o fuerte), condicionando directamente el nivel de susceptibilidad del terreno.

A diferencia de otros peligros naturales de gran extensión territorial, como sismos, tsunamis o erupciones volcánicas, los procesos de remoción en masa presentan un carácter predominantemente local. Esta condición dificulta el análisis de recurrencias históricas, dado que los registros existentes suelen corresponder únicamente a eventos que han afectado directamente a asentamientos humanos o infraestructura, mientras que remociones ocurridas en zonas no ocupadas en el pasado pueden adquirir relevancia en la actualidad debido a la expansión urbana y la ocupación progresiva de áreas inestables.

En complemento a esta lectura, el análisis de la amenaza por deslizamiento de tierra se integra con la revisión de los estudios de riesgo contenidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes, particularmente el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena y Coquimbo. Esto permite identificar diferencias en la forma que cada instrumento reconoce y regula esta amenaza.

A nivel intercomunal, el PRI Elqui incorpora área de riesgo asociado a condiciones morfológicas generales. A nivel comunal, los instrumentos avanzan hacia una delimitación más acotada del riesgo, identificando sectores urbanos específicos expuestos a deslizamientos, tales como terrazas fluviales de río Elqui y laderas de Cerro Grande y Cerro La Cruz en La Serena; y quebradas y áreas con pendiente pronunciada en sectores asociados al estero El Culebron, así como sector El Sauce, Sindemparte, Herradura y Parte Alta de Coquimbo. Esta aproximación se traduce, en la restricciones más explícitas en el uso de suelo en las áreas expuestas.

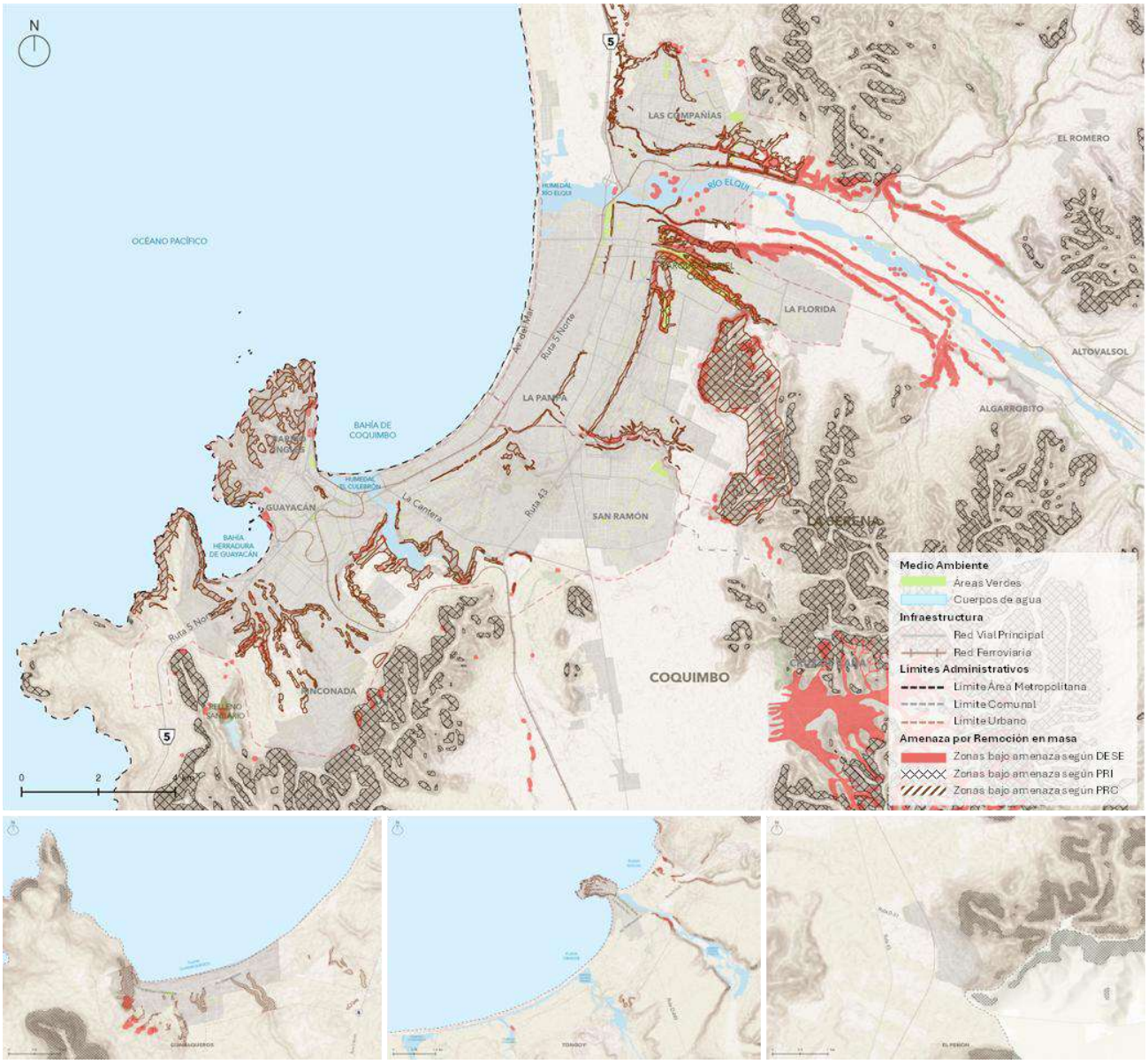
Tabla 66 Zonificación de áreas de riesgo por deslizamiento de tierra en instrumentos de planificación territorial

Instrumento	Zona / Código	Tipo de zona	Alcance territorial	Restricciones al Desarrollo Urbano
PRI Elqui (2019)	ARM: Área de Riesgo por Avalancha o Rodados	Área de riesgo	Territorios localizados en el área de planificación intercomunal, asociadas a territorio con pendientes mayores a 35% o con alta susceptibilidad de flujos de detritos y barro.	Se permiten usos de carácter transitorio o con baja ocupación de suelo. Condiciona ocupación a desarrollo de estudio fundado. Cumplimiento del art. 2.1.17 de la OGUC.
PRC La Serena (2020)	ZRA: Zonas Propensas a Avalanchas, Rodados, Aluviones o Erosiones Acentuadas	Área de riesgo	Área urbana de La Serena, en territorio con suelos inestables, laderas de fuerte pendiente o quebradas.	No se permiten edificaciones, solo circuitos y actividades al aire libre que no impliquen ocupación permanente. Cumplimiento del art. 2.1.17 de la OGUC.
PRC Coquimbo (2026)	AR-3: Área de Riesgo por Avalancha o Rodados	Área de riesgo	Área urbana de Coquimbo, en territorio con quebradas o elevada pendiente.	Se prohíbe equipamiento de educación, salud y seguridad. Cumplimiento del art. 2.1.17 de la OGUC.

Fuente: IDOM, elaboración propia con base en PRC La Serena (2020), PRC Coquimbo (2026) y PRI Elqui (2019).

El siguiente mapa, muestra las zonas expuestas a amenaza por deslizamiento de tierra en el AM LS-CQ. Estos procesos se concentran principalmente en sectores asociados a unidades geomorfológicas de terrazas fluviales del río Elqui, escarpes de terrazas marinas y áreas de relieve abrupto, tales como el Cerro Grande, el Cerro La Cruz y sus sistemas de quebradas. En estos sectores, la combinación de pendientes elevadas, materiales poco consolidados y la acción de procesos de erosión hídrica generan condiciones propicias para el desarrollo de deslizamientos, flujos de detritos y desprendimientos localizados.

Ilustración 132 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por deslizamiento de tierra en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en SUBDERE 2016, PRI Elqui 2019, PRC La Serena 2020 y PRC Coquimbo 2026

De manera particular, el sector de Cruz de Caña se identifica como un área de alta susceptibilidad a remoción en masa, debido a su localización sobre terrazas fluviales del río Elqui con escarpes de fuerte desarrollo, asociados a pendientes pronunciadas y a una estructura geomorfológica altamente sensible a procesos de inestabilidad. En este sector, los procesos de deslizamiento y desprendimiento se ven favorecidos por la presencia de materiales aluviales poco consolidados, la incisión de quebradas secundarias y la acción de escorrentía superficial concentrada durante eventos de precipitaciones intensas.

Ilustración 133 Laderas propensas a deslizamiento de tierra en Cruz de Caña+

Fuente: Google Earth, © Google

Asimismo, la intervención antrópica asociada a la ocupación de laderas, aperturas de caminos, plataformas y usos residenciales incrementa la presión sobre el sistema natural, alterando las condiciones de equilibrio del talud y aumentando la probabilidad de activación de procesos de remoción en masa. Estas condiciones convierten a Cruz de Caña en un sector prioritario desde el punto de vista de la gestión del riesgo, tanto por su susceptibilidad geomorfológica como por la exposición potencial de viviendas e infraestructura emplazadas en áreas de escarpe y pie de ladera.

Entre los tipos de remoción en masa identificados en el área metropolitana destacan:

- Flujos de detritos
- Deslizamientos
- Desprendimientos o caída de rocas

En primer lugar, los flujos de detritos, comúnmente denominados aluviones, corresponden a remociones en masa en las que una mezcla de sedimentos de mala selección granulométrica, bloques y material fino, saturada con agua, se moviliza pendiente abajo como un flujo denso y viscoso. En el AM LS-CQ, estos procesos se asocian principalmente a eventos de precipitaciones intensas y de corta duración, que activan quebradas y drenajes secundarios, especialmente en sectores de fuerte pendiente y baja cobertura vegetal.

En cuanto a los deslizamientos, estos corresponden a remociones en masa en las que volúmenes de suelo o roca se desplazan a lo largo de superficies de ruptura definidas, al superarse la resistencia al corte del material. Estos procesos pueden presentarse como deslizamientos rotacionales o traslacionales, dependiendo de la geometría de la superficie de falla y de las características geológicas del territorio. En el área metropolitana se observa una alta susceptibilidad a deslizamientos en las terrazas fluviales del río Elqui, particularmente en Cruz de Caña, donde el escarpe de terraza es fuerte y existen condiciones geomorfológicas y antrópicas que favorecen la inestabilidad del terreno.

Por último, los desprendimientos o caídas de rocas corresponden a procesos en los que bloques de roca o suelo se liberan desde laderas de fuerte pendiente, como escarpes, acantilados o flancos de quebradas, describiendo trayectorias de caída libre. Estos procesos pueden ser desencadenados por sismos, por la acción de la erosión hídrica o por la degradación progresiva del talud, siendo frecuentes en cerros isla, bordes de quebradas activas y escarpes fluviales.

De esta forma, esta amenaza corresponde a un condicionante relevante para la planificación territorial, especialmente en sectores susceptibles. La identificación de áreas vulnerables, como el sector de Cruz de Caña, evidencia la coexistencia de dinámicas geomorfológicas inestables con procesos de ocupación urbana, lo que incrementa la exposición al riesgo y refuerza la necesidad de incorporar este tipo de amenazas en la toma de decisiones territoriales. Asimismo, la gestión en relación a este fenómeno requiere coordinación entre actores regionales, metropolitanos y comunales, así como la articulación con organismos sectoriales, con el fin de avanzar hacia un enfoque preventivo del riesgo.

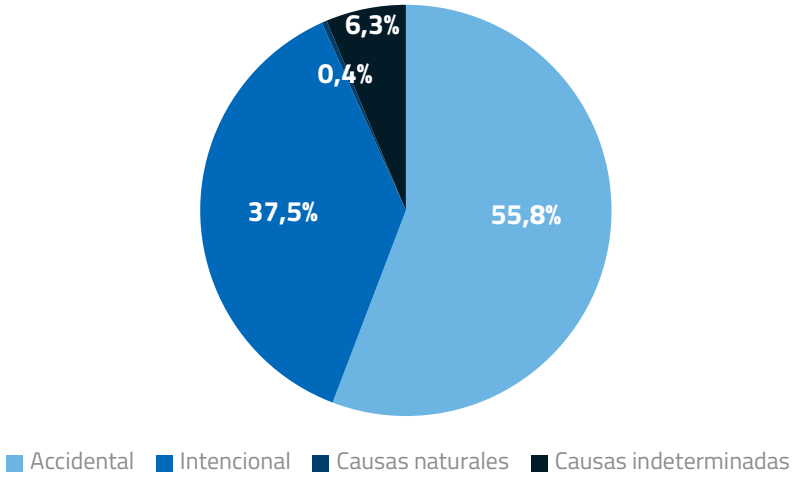
3.2.3.5. Amenaza por Incendios Forestales

Los incendios forestales se han consolidado como una de las amenazas socioambientales de mayor relevancia a nivel nacional, debido a su elevada frecuencia, su rápida capacidad de propagación y los efectos adversos que generan sobre la población, los ecosistemas y las actividades productivas. Según la Corporación Nacional Forestal (CONAF), un incendio forestal se define como un fuego que, independientemente de su causa, se propaga de forma no controlada en áreas rurales a través de vegetación herbácea, arbustiva o leñosa —viva o muerta—, representando un riesgo significativo para las personas, la infraestructura y el medio ambiente.

En cuanto a su origen, la ocurrencia de incendios forestales se vincula mayoritariamente a la acción humana. De acuerdo con antecedentes oficiales, más del 99 % de los incendios registrados en el país tiene causas antrópicas, ya sea

por acciones intencionales o por prácticas negligentes. Durante el período 2011–2021, el 55,8 % de los eventos se atribuyó a causas accidentales, el 37,5 % a causas intencionales, solo el 0,4 % a factores naturales, mientras que un 6,3 % no presenta causa identificada. Estas cifras evidencian la estrecha relación existente entre la ocurrencia de incendios forestales y las dinámicas de uso y ocupación del territorio.

Ilustración 134 Porcentaje de intencionalidad de incendios a nivel nacional



Fuente: CONAF, 2023

En el caso del área metropolitana La Serena–Coquimbo, la exposición al riesgo por incendios forestales se explica por la interacción entre áreas urbanas consolidadas, sectores periurbanos en expansión y amplias superficies de vegetación natural y matorral, lo que configura extensas zonas de interfaz urbano–rural, identificadas por CONAF como áreas críticas a escala regional. De acuerdo con los balances oficiales del Programa de Protección contra Incendios Forestales de CONAF, durante la temporada 2024-2025 en la Región de Coquimbo se registraron 79 incendios forestales, los que afectaron una superficie total de 488,33 hectáreas, concentrándose una proporción relevante de estos eventos en la provincia de Elqui, donde se emplazan las comunas de La Serena y Coquimbo (CONAF, 2025).

Los diagnósticos regionales indican que la provincia de Elqui concentra el mayor número de ocurrencias, situación que se asocia directamente a la alta presión antrópica, la expansión urbana hacia sectores periurbanos, la presencia de infraestructura vial y energética, y el uso intensivo del territorio en áreas colindantes a quebradas y cerros costeros. Este patrón refuerza la condición de amenaza relevante para el AM LS-CQ, donde los incendios forestales representan un riesgo directo para viviendas, equipamientos urbanos y sistemas ambientales estratégicos, pues

Esto responde a una combinación de factores ambientales, sociales, económicos e institucionales, tal como se consigna en la Estrategia para el Fortalecimiento de la Gestión en Incendios Forestales 2025–2026, elaborada por CONAF y SENAPRED. Entre los factores ambientales destacan la prolongada condición de sequía, las altas temperaturas estivales, la acumulación de combustible vegetal fino, así como la presencia de quebradas y pendientes, que facilitan la rápida propagación

del fuego, sumado a la alta presencia de praderas y matorrales. Estos factores se ven intensificados por los efectos del cambio climático, que ha incrementado tanto la frecuencia como la severidad de los incendios forestales en el país y particularmente en zonas semiáridas.

Tabla 67 Superficie afectada por incendios forestales desde el año 2014 al año 2023

Unidad Territorial	Número total de incendios	Superficie de vegetación nativa (Ha)	Total superficie afectada (Ha)
AM LS-CQ	257	176,43	215.26
Coquimbo	109	127,66	142.94
La Serena	148	48,77	72,32

Fuente: CONAF, 2025

La información presentada permite observar que, entre los años 2014 y 2023, el AM LS-CQ registró un total de 257 incendios forestales, los que afectaron 215,26 hectáreas en total, de las cuales 176,43 hectáreas corresponden a vegetación nativa. Estos antecedentes muestran que, además de la recurrencia del fenómeno, existe una afectación importante sobre coberturas vegetacionales de valor ecológico, lo que refuerza la relevancia ambiental de esta amenaza en el territorio metropolitano.

Al desagregar la información por comuna, se observa que La Serena concentra el mayor número de incendios, con 148 eventos, mientras que Coquimbo registra 109. Sin embargo, la superficie afectada presenta un comportamiento inverso: Coquimbo alcanza 142,94 hectáreas afectadas, muy por sobre las 72,32 hectáreas registradas en La Serena. Esta diferencia sugiere que, si bien en La Serena los incendios han sido más frecuentes, en Coquimbo los eventos han tendido a afectar superficies de mayor extensión, lo que podría estar asociado a condiciones territoriales más favorables para la propagación del fuego.

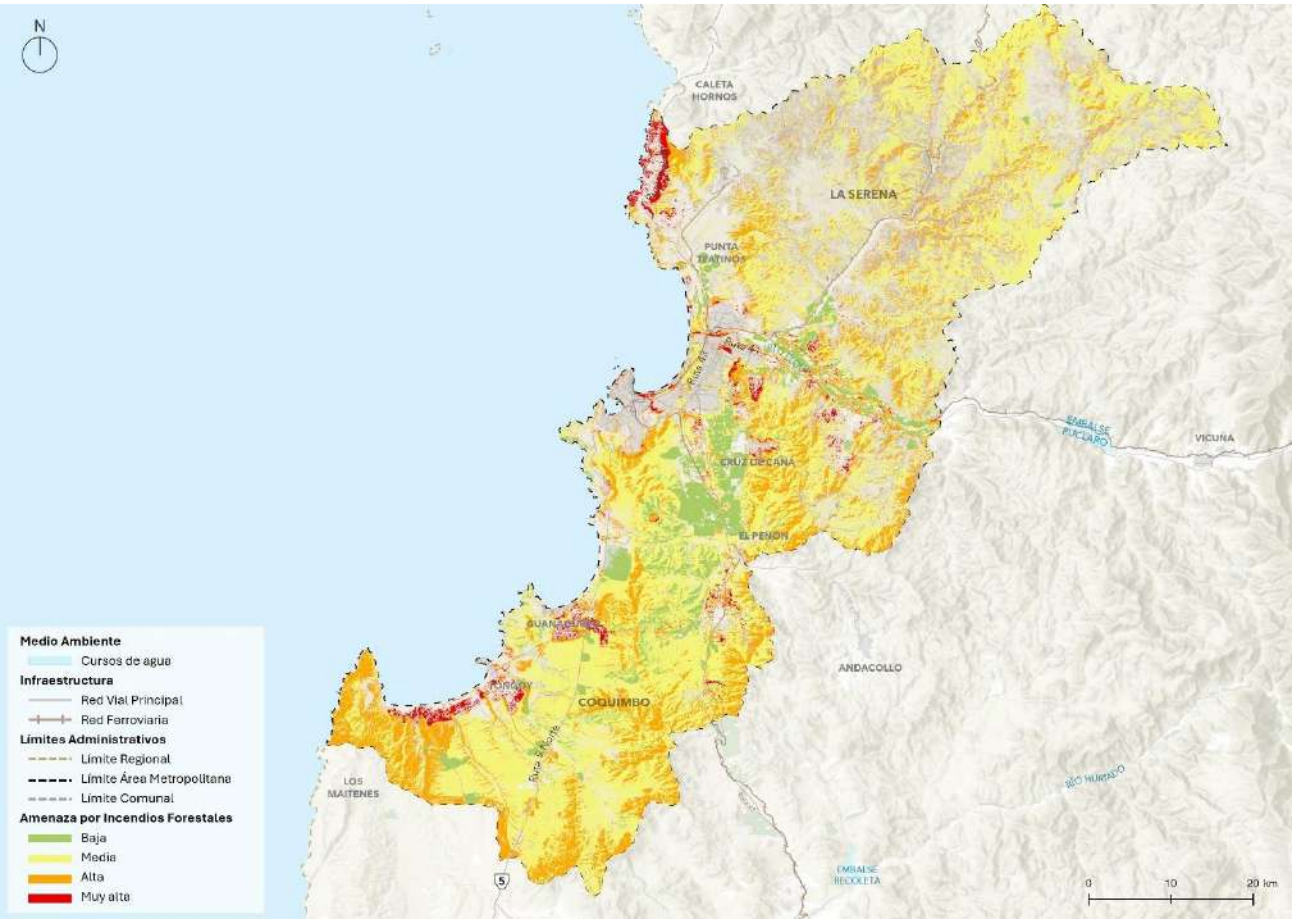
En relación con la vegetación nativa, se evidencia una afectación significativamente mayor en Coquimbo, con 127,66 hectáreas, frente a 48,77 hectáreas en La Serena. Esta situación resulta especialmente relevante desde el punto de vista socioambiental, ya que da cuenta de una mayor incidencia del fuego sobre áreas de valor ecológico en dicha comuna, con potenciales efectos sobre biodiversidad, regeneración de ecosistemas y estabilidad del paisaje periurbano.

Por otra parte, es importante señalar que la mayor cantidad de incendios se registró durante la temporada 2015–2016, con 39 eventos en La Serena y 21 en Coquimbo. Este dato confirma que la amenaza no solo presenta una expresión espacial diferenciada entre ambas comunas, sino también una variabilidad temporal significativa, asociada probablemente a condiciones climáticas, disponibilidad de combustible y presión antrópica.

En complemento, el análisis de la amenaza por incendios forestales se articula con la revisión de riesgo contenidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes, particularmente el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena y Coquimbo.

No obstante, solo el instrumento comunal de Coquimbo reconoce explícitamente los incendios forestales como una amenaza. Aun así, este reconocimiento no se traduce en una zonificación de riesgo específica, debido a que su incidencia sobre el área urbana consolidada se considera acotada, en función de la baja densidad de vegetación en el entorno urbano y la presencia de barreras urbanas que limitan su propagación.

Ilustración 135 Mapa de Zonas expuestas a amenaza por incendios forestales en el Área Metropolitana



Fuente: IDOM con base en CONAF (2024)

El mapa evidencia una amplia distribución de la amenaza, con predominio de niveles medio y alto en sectores periurbanos y rurales, y la presencia de áreas críticas clasificadas como de amenaza muy alta. Estas últimas adquieren especial relevancia territorial por su proximidad a zonas urbanas y presencia de viviendas, configurándose como espacios con alto potencial de propagación del fuego hacia áreas habitadas.

Las zonas de amenaza baja se concentran principalmente en el tejido urbano consolidado del AM LS-CQ, donde la continuidad edificada y la menor disponibilidad de combustible vegetal reducen la probabilidad de propagación de incendios. En cambio, los niveles de amenaza media y alta se distribuyen extensamente en los bordes del área urbana, asociados a áreas con vegetación natural o seminatural, terrenos agrícolas, cerros y laderas, lo que da cuenta de la relevancia de la interfaz urbano–rural como ámbito crítico de exposición al riesgo.

Dentro de las áreas identificadas con amenaza muy alta, se destaca una serie de sectores estratégicos donde convergen condiciones favorables para la iniciación y propagación de incendios forestales, junto con una alta exposición de población e infraestructura. En primer lugar, sobresalen la desembocadura del río Elqui y el Humedal El Culebrón, ambos reconocidos como espacios ambientalmente sensibles y vulnerables, cuya cercanía a áreas urbanizadas incrementa el riesgo de afectación directa en caso de incendios.

La presencia de vegetación continua y condiciones de acceso limitado refuerzan su carácter crítico desde el punto de vista de la gestión del riesgo. Asimismo, se identifica una zona crítica de mayor extensión al norte de La Serena, donde la expansión urbana hacia sectores rurales y naturales ha intensificado la interfaz urbano–rural. En este sector, la combinación de cobertura vegetal, pendientes y actividades antrópicas incrementa significativamente la exposición al riesgo, transformándolo en un corredor potencial de propagación del fuego hacia áreas habitadas.

En Guanaqueros se evidencian sectores de amenaza muy alta asociados al Cerro Guanaqueros, donde predominan laderas y formaciones vegetacionales continuas, y al sector de Playa Grande de Tongoy, área que combina vegetación natural con usos recreativos y residenciales, lo que incrementa la probabilidad de ignición y la complejidad de control ante un eventual incendio forestal. En conjunto, estos sectores representan puntos estratégicos para la gestión del riesgo de incendios forestales en el área metropolitana, debido a su localización, características geomorfológicas y cercanía a asentamientos humanos.

Esta constituye una amenaza persistente y estructural en el área metropolitana, cuya ocurrencia se encuentra estrechamente vinculada a dinámicas antrópicas y a la expansión de la interfaz urbano–rural. Si bien las comunas de la Región de Coquimbo cuentan con Planes de Protección contra Incendios Forestales, CONAF (2025) advierte la necesidad de su actualización permanente, incorporando nuevas zonas críticas, escenarios climáticos más extremos y las transformaciones territoriales recientes. En este contexto, la planificación territorial adquiere un rol clave para reducir la exposición al riesgo, particularmente en áreas de interfaz, corredores de propagación del fuego y sectores próximos a asentamientos humanos, donde resulta fundamental fortalecer medidas preventivas, de manejo de la vegetación y de ordenamiento del uso de suelo.

De esta forma, el análisis de las distintas amenazas presentes en el territorio permite reconocer un patrón común de vulnerabilidad asociado a la superposición entre condiciones físicas del territorio, dinámicas de ocupación urbana y limitaciones en la capacidad de gestión preventiva. Elementos como la presencia de población vulnerable, viviendas expuestas, infraestructura crítica y sistemas ambientales frágiles configuran escenarios complejos, donde los impactos potenciales trascienden el daño material e incluyen efectos sobre la salud, el bienestar social, el medio ambiente y la economía local.

En este sentido, las vulnerabilidades identificadas no deben entenderse únicamente como una condición estática, sino como un proceso dinámico influido por decisiones de planificación, gobernanza y uso del territorio. Abordar estas vulnerabilidades requiere avanzar hacia una gestión integrada del riesgo, que incorpore criterios de resiliencia, prevención y adaptación en los instrumentos de planificación territorial, fortaleciendo la coordinación interinstitucional y orientando el desarrollo urbano hacia un modelo más seguro, sostenible y acorde con las capacidades y límites del sistema territorial metropolitano.

3.2.4. Gestión de Residuos Sólidos

La gestión de residuos sólidos se posiciona como un componente estratégico para la sostenibilidad ambiental y territorial del AM LS-CQ, dada su estrecha relación con la planificación urbana, la salud pública, la calidad ambiental y los desafíos asociados al cambio climático. En un escenario marcado por el crecimiento urbano sostenido, la expansión de actividades turísticas y el aumento en los patrones de consumo, el sistema de manejo de residuos enfrenta presiones crecientes. Estas dinámicas ponen en evidencia tanto capacidades operativas en consolidación como brechas estructurales que condicionan su eficiencia y proyección en el territorio.

Dentro del área metropolitana, la gestión de residuos sólidos presenta una alta cobertura de recolección, especialmente en las zonas urbanas, sin embargo, el modelo actual se caracteriza por una fuerte dependencia de la disposición final, concentrando la mayor parte de los flujos en el relleno sanitario **El Panul**, ubicado en la comuna de Coquimbo. **Este recinto constituye la principal infraestructura regional, recibiendo residuos de comunas como Andacollo y La Higuera, lo que incrementa la presión sobre su capacidad operativa**.

Ilustración 136 Localización Relleno Sanitario El Panul

Fuente: Google Earth, © Google

Dentro del territorio se generan aproximadamente 173.000 toneladas de residuos al año (SUBDERE, 2016), mientras que el relleno sanitario El Panul concentra más de la mitad de los residuos regionales, atendiendo a una población significativa. Esta alta concentración del sistema en un único sitio de disposición evidencia una condición de vulnerabilidad estructural, especialmente considerando que su vida útil proyectada se encontraba superada según informes regionales, sin que exista a la fecha una solución estructural consolidada para su reemplazo o ampliación.

En este contexto, la gestión de residuos ha sido identificada como uno de los desafíos críticos para la sostenibilidad del área metropolitana, debido a la limitada diversificación de estrategias de tratamiento, reciclaje y valorización. Los niveles de reciclaje siguen siendo bajos, asociados a la escasa separación en origen y a la limitada infraestructura y cobertura de programas de valorización, lo que refuerza la dependencia del sistema en la disposición final.

En este contexto, la gestión de residuos se configura como uno de los desafíos críticos para la sostenibilidad metropolitana, caracterizado por:

- Baja diversificación del sistema, con escasa incorporación de procesos de valorización, reciclaje y tratamiento intermedio.
- Altos niveles de dependencia de disposición final, en contraposición a los principios de economía circular.
- Presión creciente sobre infraestructura existente, sin soluciones estructurales plenamente consolidadas a la fecha.

A lo anterior se suma la presencia extendida de microbasurales y vertederos ilegales, los que se localizan en quebradas, bordes de caminos, áreas periurbanas y sectores de valor ambiental, incluyendo el borde costero. Casos como Tongoy evidencian la persistencia de estas dinámicas,

asociadas tanto a déficit de fiscalización como a limitaciones en la cobertura efectiva del sistema en sectores rurales y periurbanos. Esta situación genera impactos negativos en la calidad del espacio público, los ecosistemas y la imagen urbana, particularmente relevante en un territorio con fuerte vocación turística.

Ilustración 137 Ejemplo de microbasurales en el AM LS-CQ

Fuente: IDOM, 2026

Desde el punto de vista operativo, si bien los servicios de recolección, transporte y disposición cumplen con los estándares normativos mínimos, su funcionamiento se sustenta mayoritariamente en contratos entre municipios y empresas privadas, generando una dependencia significativa de los recursos municipales disponibles. A ello se agregan debilidades estructurales relacionadas con el uso ineficiente de recursos en labores de limpieza urbana y control de vertederos ilegales, el escaso desarrollo de tecnologías y modernización de los procesos de gestión, la limitada coordinación intercomunal y público-privada, y por último, en la debilidad de la institucionalidad ambiental a escala local.

Adicionalmente, el emplazamiento del relleno sanitario El Panul condiciona dinámicas territoriales, particularmente en sectores aledaños, donde se han reportado externalidades asociadas, como la dispersión de olores influenciados por condiciones de viento predominantes. A esto se suma la disposición en el relleno de: residuos municipales, lodos provenientes de plantas de tratamiento de aguas servidas y residuos de origen industrial, complejizando la gestión y aumentando la presión sobre la infraestructura existente.

Ilustración 138 Relleno Sanitario El Panul

Fuente: Superintendencia del Medio Ambiente, 2015

Esta problemática se articula directamente con los lineamientos del Plan de Acción Regional de Cambio Climático de la Región de Coquimbo (PARCC), instrumento que orienta la acción climática regional en materia de adaptación, mitigación y gobernanza. Este establece como ejes estratégicos el desarrollo de territorios resilientes, la reducción de presiones sobre los ecosistemas y la promoción de modelos sostenibles, incorporando dimensiones como la educación ambiental y transferencia de capacidades, la gobernanza climática y coordinación interinstitucional y por último, el desarrollo sostenible y resiliente.

En términos de alineamiento estratégico, este instrumento se vincula directamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, particularmente con el ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS 12 (Producción y consumo responsables) y ODS 13 (Acción por el clima), los cuales abordan la gestión de residuos, la sostenibilidad urbana y la adaptación al cambio climático.

Asimismo, se relaciona con objetivos complementarios como el ODS 6 (Agua limpia y saneamiento), ODS 3 (Salud y bienestar), ODS 14 (Vida submarina) y ODS 15 (Vida de ecosistemas terrestres), considerando los impactos de una gestión deficiente de residuos sobre ecosistemas terrestres y costeros. Finalmente, incorpora dimensiones asociadas a gobernanza y capacidades institucionales, vinculándose con el ODS 4 (Educación de calidad) y ODS 17 (Alianzas para lograr los objetivos), en línea con sus lineamientos de educación ambiental, coordinación interinstitucional y fortalecimiento de la gestión territorial.

Ilustración 139 Objetivos de Desarrollo Sostenible en relación con la gestión de residuos, considerados por el PARCC de Coquimbo

Fuente: Organización de las Naciones Unidas (ONU)

De esta forma, la gestión de residuos sólidos se reconoce como un componente clave para la mitigación de emisiones, la adaptación territorial y la transición hacia economías circulares, requiriendo la incorporación de estrategias que reduzcan la dependencia de la disposición final y fortalezcan la valorización de residuos.

Para que estas medidas sean efectivas, se hace necesaria una gobernanza metropolitana fortalecida, que promueva la coordinación intercomunal, establezca estándares compartidos e impulse inversiones en infraestructura adecuada, junto con programas de educación ambiental y mecanismos efectivos de fiscalización. Ello permitiría reducir la presión sobre la disposición final, aumentar la resiliencia del sistema y avanzar hacia un modelo de gestión más sustentable y equitativo a escala territorial.

3.2.5. Patrimonio Cultural e Identidad Territorial

Según lo definido por el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, el patrimonio cultural corresponde al conjunto de bienes, prácticas y saberes que una comunidad reconoce como parte fundamental de su herencia, identidad, historia y cultura. Este comprende objetos, edificaciones, sitios, tradiciones, conocimientos y prácticas sociales transmitidas en el tiempo, que poseen un valor social y simbólico para las personas y los territorios, contribuyendo a la memoria colectiva y al fortalecimiento del sentido de pertenencia.

Desde esta perspectiva, el patrimonio cultural del AM LS-CQ presenta una identidad fuertemente vinculada a la tradición rural, al mundo campesino y a la actividad minera, donde convergen expresiones materiales e inmateriales asociadas a la historia republicana del país, las prácticas productivas tradicionales y la relación entre cultura local y paisaje.

Para los efectos de este diagnóstico, se consideran los criterios oficiales establecidos por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) [46]. En este marco, el análisis se centra en aquellos bienes que cuentan con algún tipo de reconocimiento formal, tales como Monumentos Históricos (MH), Sitios Arqueológicos y Zonas Típicas (ZT), de acuerdo con los criterios del CMN.

Asimismo, se reconocen expresiones de patrimonio cultural inmaterial conforme a lo establecido por el Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural Inmaterial (SIGPA)[47], plataforma oficial del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio destinada al registro y difusión de este tipo de bienes en Chile. En este marco, se consideran aquellas manifestaciones que cuentan con reconocimiento institucional —tales como festividades tradicionales, prácticas culturales y expresiones del folclore—, las cuales se encuentran debidamente documentadas y valoradas por las comunidades. Este criterio permite delimitar un marco de análisis claro, verificable y metodológicamente consistente.

De forma complementaria se mencionan los recursos de valor patrimonial considerados en los PRC, los cuales no necesariamente se encuentran reconocidos por el CMN, al ser inmuebles y Zonas de Conservación Histórica para, de esta manera, evitar un subregistro y mejorar la trazabilidad.

3.2.5.1. Patrimonio Material

El área metropolitana configura un sistema patrimonial integrado, compuesto por elementos culturales materiales diferenciados que se complementan, trascienden los límites comunales y adquieren significado a escala metropolitana. Estos elementos permiten comprender el territorio como una unidad histórica, funcional y simbólica.

Uno de los rasgos más relevantes es la continuidad de ocupación humana del territorio, expresada materialmente en vestigios arqueológicos. La presencia de patrimonio arqueológico prehispánico, especialmente asociado a culturas agroalfareras del Norte Chico, evidencia que el actual sistema urbano se asienta sobre un territorio con una profunda historicidad previa a la urbanización colonial y republicana.

[46] BCN, Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales, disponible en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=28892

[47] Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. (s.f.). Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural Inmaterial (SIGPA). https://www.sigpa.cl

Ilustración 140 Excavación sitio arqueológico El Olivar (izquierda) y Centro histórico La Serena (derecha)

Fuente: Museo Arqueológico La Serena y Consejo de Monumentos Nacionales (s.f.)

El Sitio Arqueológico El Olivar constituye un bien patrimonial singular de relevancia nacional, ubicado en la comuna de La Serena, reconocido como un hito clave por su aporte a la comprensión de la profundidad histórica del territorio metropolitano[48]. En este sitio se evidencia una significativa ocupación prehispánica, que se extiende desde la cultura El Molle (0–800 d.C.) hasta la cultura Diaguita (900–1500 d.C.).

Por su parte, la quebrada El Culebrón destaca como un importante espacio de preservación en la comuna de Coquimbo, presentando evidencia de una ocupación prolongada en el tiempo. Asimismo, en el sector de la bahía de Coquimbo se han identificado restos de fauna marina, instrumentos líticos, conchales y petroglifos, lo que da cuenta de la antigüedad y continuidad de la ocupación humana en el territorio.

Tabla 68 Monumentos Nacionales Comuna de La Serena

Nombre	Tipología	Categoría	Año declaración
Iglesia Santa Inés	Inmueble	Monumentos Históricos	1977
Iglesia de San Francisco de La Serena	Inmueble	Monumentos Históricos	1977
Iglesia catedral	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Iglesia de Santo Domingo	Inmueble	Monumentos Históricos	2001
Capilla de la Casa de la Providencia	Inmueble	Monumentos Históricos	1984
Capilla del hospital San Juan de Dios	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Casa Piñera	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Casa Carmona	Inmueble	Monumentos Históricos	1981

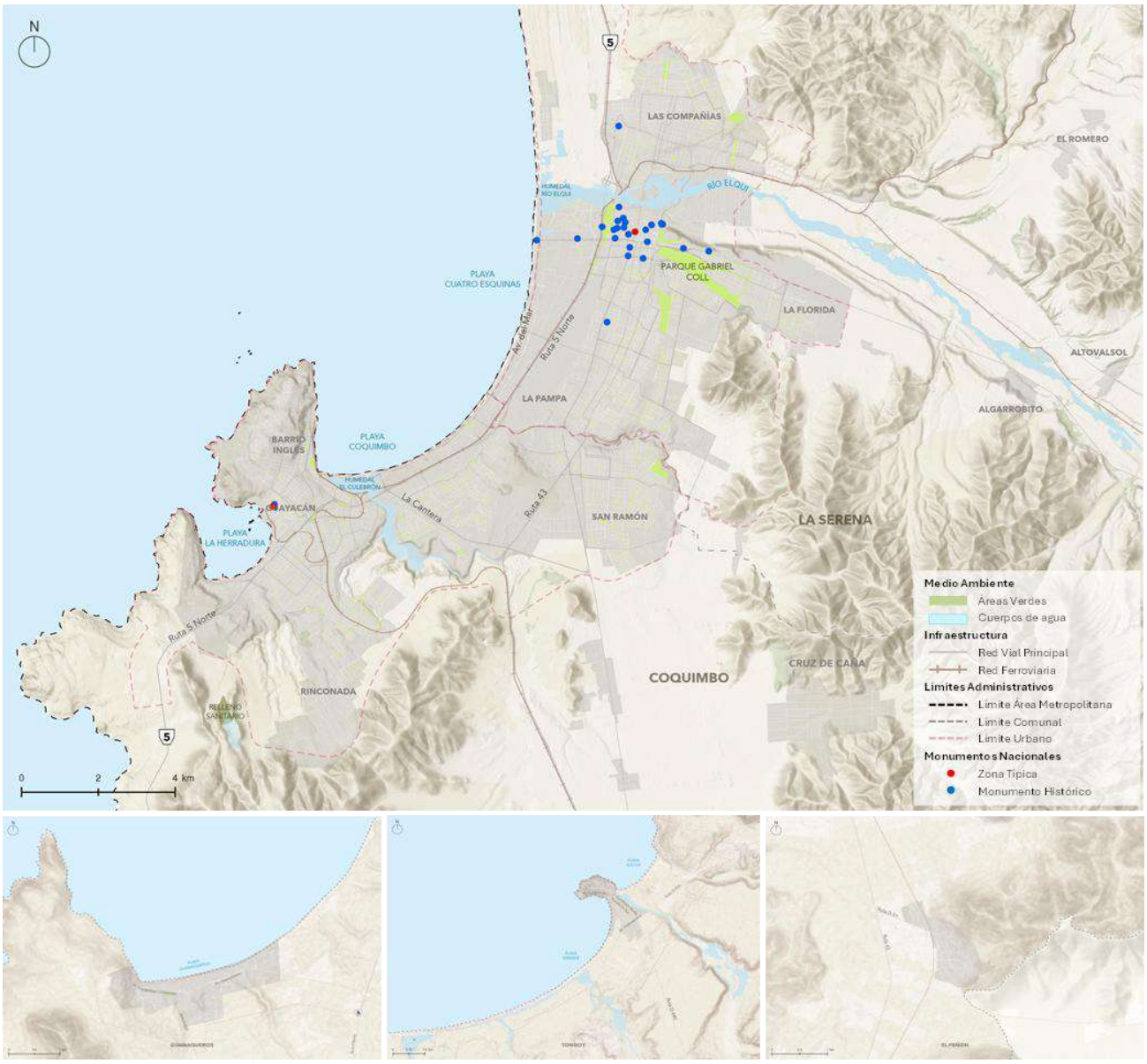
[48] Museo Arqueológico de La Serena. (s.f.). *Sitio web oficial.* https://www.museoarqueologicolaserena.gob.cl/
https://www.museoarqueologicolaserena.gob.cl/

Nombre	Tipología	Categoría	Año declaración
Casa Herreros	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Casa Chadwick	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Casa González Videla	Inmueble	Monumentos Históricos	1981
Centro histórico de La Serena	Inmueble	Zonas Típicas	2017
Edificio en Av. Francisco de Aguirre N°260	Inmueble	Monumentos Históricos	2002
Mural ex Estación de Ferrocarriles de La Serena	Inmueble	Monumentos Históricos	1992
Edificio Isabel Bongard	Inmueble	Monumentos Históricos	1995
Liceo de Hombres Gregorio Cordovez	Inmueble	Monumentos Históricos	2004
Liceo de Niñas Gabriela Mistral	Inmueble	Monumentos Históricos	2004
Escuela Germán Riesco	Inmueble	Monumentos Históricos	2004
Ex Centro de Detención "Casa del Buen Pastor"	Inmueble	Monumentos Históricos	2015
Faro monumental de La Serena	Inmueble	Monumentos Históricos	2011
Casa de Gabriela Mistral	Inmueble	Monumentos Históricos	2008
Propiedad de Gabriela Mistral	Inmueble	Monumentos Históricos	1990
Colecciones del Museo Arqueológico de La Serena	Mueble	Monumentos históricos	1987
Colecciones del Museo Histórico Gabriel González Videla	Mueble	Monumentos históricos	1987
Sitio de memoria cuartel Casa de Piedra de la CNI	Inmueble	Monumentos históricos	2018

Fuente: IDOM con base en Consejo de Monumentos Nacionales

En este contexto, la comuna de La Serena concentra una elevada cantidad de Monumentos Nacionales, localizados principalmente en su centro histórico, situación que se explica por su condición de ciudad fundacional, capital regional y centro histórico-administrativo, religioso y educacional del Norte Chico. Su temprano origen colonial, junto con una continuidad institucional sostenida en el tiempo, ha favorecido la preservación de conjuntos urbanos, edificaciones religiosas y bienes arquitectónicos de alto valor patrimonial. Asimismo, es conocida como la "Ciudad de los Campanarios", en alusión a la significativa presencia de iglesias de larga data, entre las que destacan la Catedral, la Iglesia San Francisco y la Iglesia Santo Domingo.

Ilustración 141 Monumentos Nacionales del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Consejo de Monumentos Nacionales

Ilustración 142 Iglesia Santa Inés (izquierda), Iglesia Catedral (derecha)

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

En el caso de Coquimbo, la presencia de Monumentos Nacionales responde a una trayectoria histórica distinta, asociada principalmente a su rol portuario, industrial y productivo, así como a la conformación de barrios y paisajes vinculados al trabajo minero y marítimo.

Tabla 69 Monumentos Nacionales comuna de Coquimbo

Nombre	Tipología	Categoría	Año de declaración
Casa de la Administración del Establecimiento de Guayacán	Inmueble	Monumentos históricos	1990
Pueblo de Guayacán	Inmueble	Zonas Típicas	2005
Iglesia de Guayacán	Inmueble	Monumentos históricos	1977
Humedales de Tongoy	Fauna	Santuario de la Naturaleza	2018

Fuente: IDOM con base en el Consejo de Monumentos Nacionales

La Cruz del Tercer Milenio constituye uno de los hitos urbanos más reconocibles de la comuna de Coquimbo, siendo visible incluso desde la ciudad de La Serena. Inaugurada en 2001 y ubicada en el cerro El Vigía, esta obra se erige como un símbolo de la conmemoración del cambio de milenio y de la tradición religiosa. Si bien no cuenta con declaratoria como Monumento Nacional, posee un significativo valor simbólico e identitario, consolidándose como un emblema de la ciudad y un importante atractivo turístico.

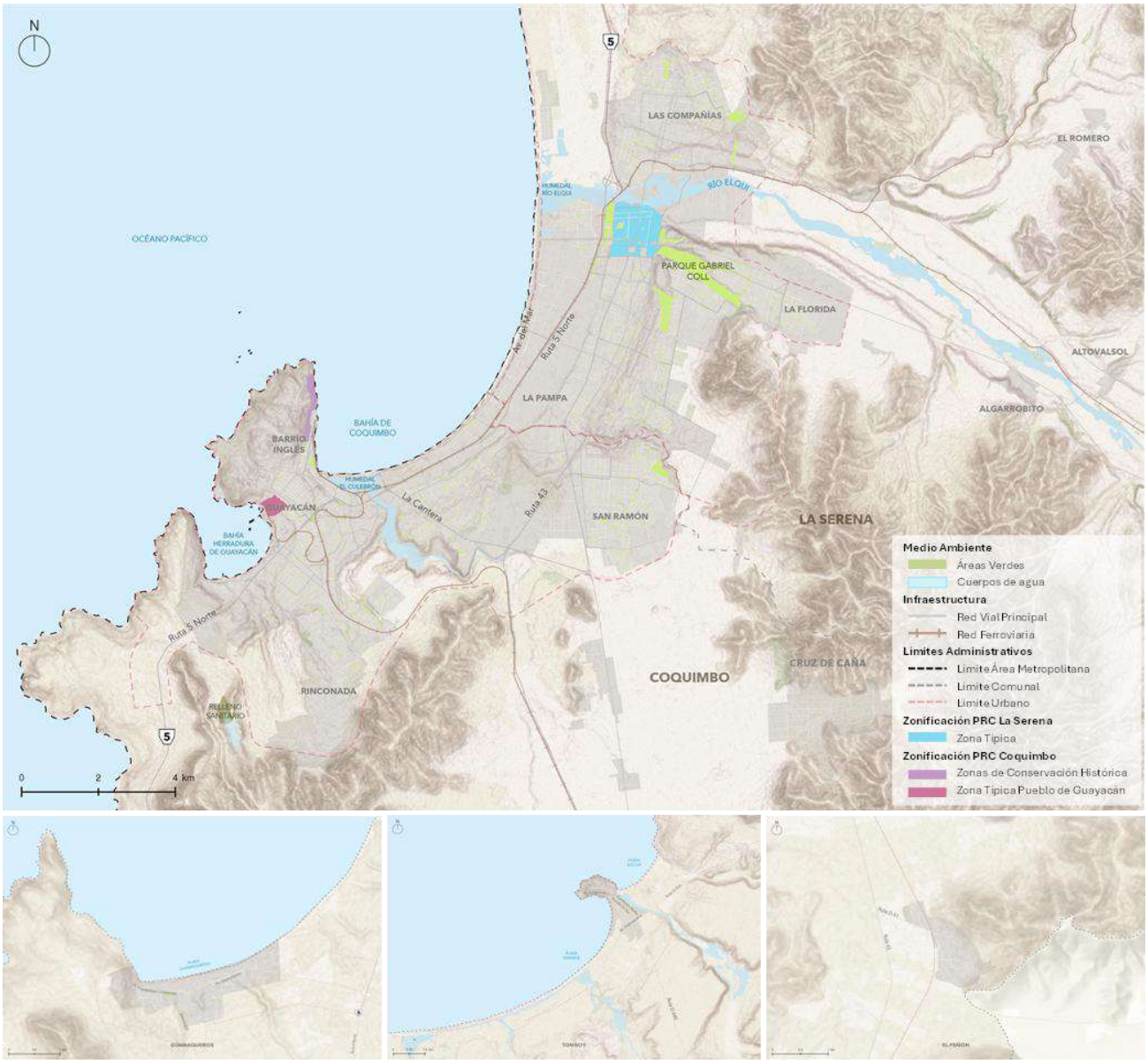
Disposiciones normativas sobre patrimonio en los IPT

Los instrumentos de planificación territorial que regulan el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), a saber, el Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI Elqui, 2019) y los Planes Reguladores Comunales de La Serena (2020) y Coquimbo (actualización reciente), incorporan el patrimonio cultural como componente normativo mediante su reconocimiento, delimitación y regulación específica.

A nivel intercomunal, el PRI Elqui reconoce las Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural, incorporando los bienes protegidos por legislación vigente, particularmente aquellos asociados a Monumentos Nacionales, tales como Zonas Típicas y Monumentos Históricos. Este reconocimiento se enmarca en lo dispuesto en el artículo 2.1.18 de la OGUC y opera como base para la regulación local posterior.

A escala comunal, los PRC profundizan esta regulación mediante la incorporación de categorías normativas propias del nivel urbano, particularmente las Zonas de Conservación Histórica (ZCH) y los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), junto con el reconocimiento de Zonas Típicas, Monumentos Históricos y Monumentos Arqueológicos. Estas categorías constituyen instrumentos clave para la protección del patrimonio construido dentro del área urbana normada.

Ilustración 143 Mapa de zonificación patrimonial en PRC de La Serena y Coquimbo



Fuente: IDOM con base en PRC La Serena 2020 y PRC Coquimbo 2026

PRI Elqui: reconocimiento intercomunal del patrimonio

El PRI cumple una función de identificación y reconocimiento territorial del patrimonio, integrándolo como componente estructural del sistema territorial a escala intercomunal y delegando su regulación específica en los Planes Reguladores Comunales, en coherencia con su nivel jerárquico.

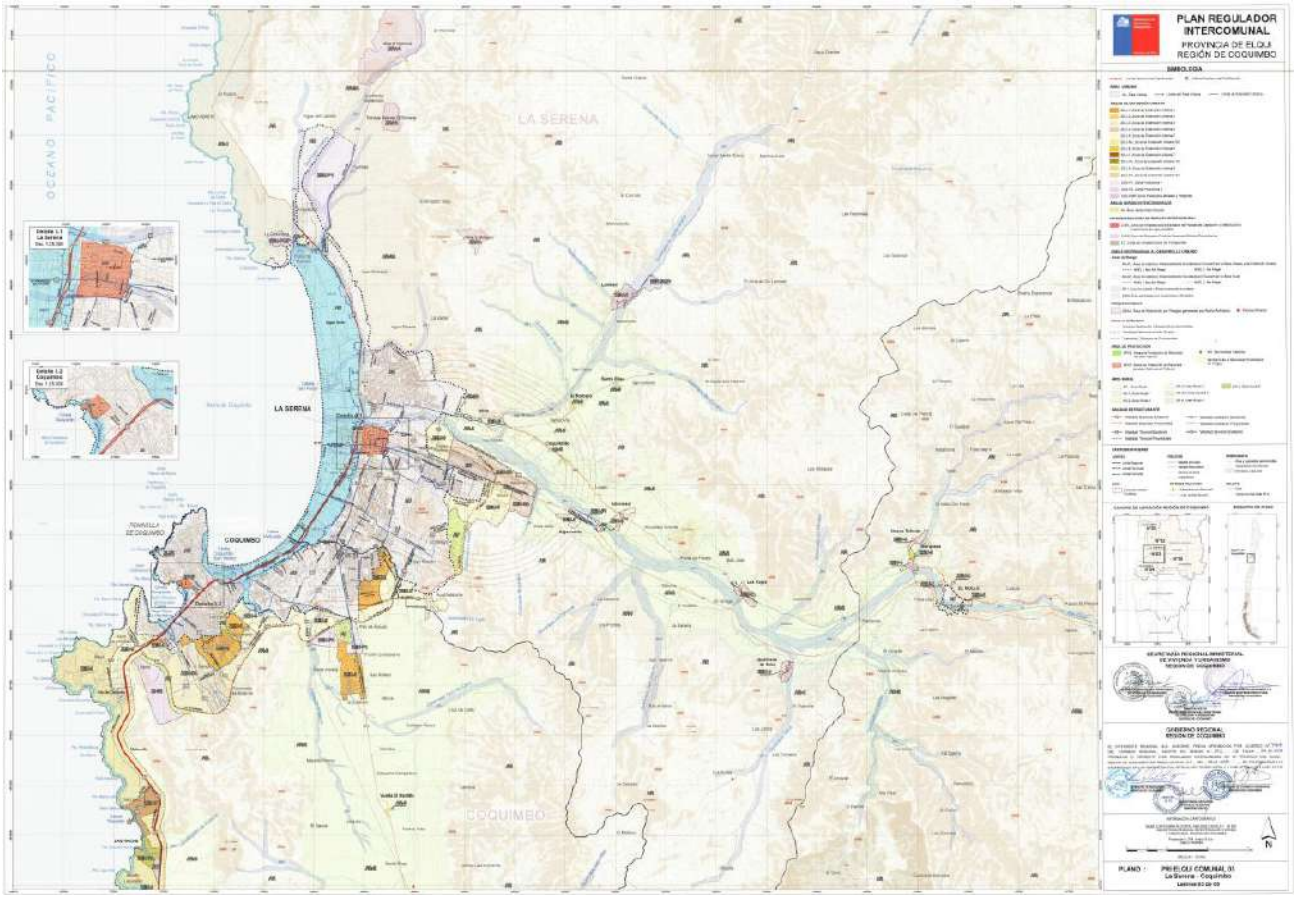
En concordancia con lo establecido en el artículo 2.1.18 de la OGUC, establece el marco general de protección del patrimonio cultural mediante la categoría **Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural (APVP)**, integrando los componentes reconocidos por la legislación

vigente. En este contexto, el instrumento identifica explícitamente las siguientes Zonas Típicas presentes en la intercomuna:

- **La Serena: Centro Histórico de La Serena (D.S. N° 499, 1981).**
- **Coquimbo: Pueblo de Guayacán (Monumento Nacional, 2006).**
- Paihuano: Pueblo de Montegrande (D.S. N° 594, 2013). (Fuera del AM LS-CQ)
- Vicuña: Pueblo de Diaguitas (D.S. N° 500, 2012). (Fuera del AM LS-CQ)

Estas áreas son reconocidas como parte del sistema patrimonial intercomunal, sin establecer una regulación urbanística detallada, sino que remitiendo a la legislación sectorial y a los instrumentos comunales para su gestión específica.

Ilustración 144 Definición de Zonas de Protección (APVP) según PRI Elqui (2019)



Fuente: PRI Elqui Comunal 03 La Serena -Coquimbo (Plan Regulador Intercomunal Provincia del Elqui, 2019)

Por otro lado, el PRI Elqui (2019) reconoce el patrimonio cultural mediante el catastro de Monumentos Históricos (MH) definidos por el Consejo de Monumentos Nacionales, incorporándolos como parte de las Áreas de Protección de Valor Patrimonial Cultural. A partir del cual se identifican:

- **La Serena: 22 Monumentos Históricos**, concentrados en su casco histórico y asociados principalmente a funciones cívicas, religiosas, residenciales y educacionales, lo que evidencia una alta densidad y diversidad patrimonial.
- **Coquimbo: 2 Monumentos Históricos**, correspondientes a la Iglesia de Guayacán y la Casa de Administración del establecimiento de Guayacán, ambos concentrados en dicho enclave histórico.

La propuesta de actualización del PRI Elqui (SERVIU, 2026)[49] incorpora nuevas Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural orientadas principalmente al ámbito rural, ampliando el enfoque tradicional de reconocimiento del instrumento. En particular, se delimitan sectores con presencia de monumentos arqueológicos, como Punta Guanaqueros en Coquimbo, donde se identifican 19 sitios arqueológicos y hallazgos aislados validados por el CMN, fortaleciendo su integración en la planificación territorial. Complementariamente, se incorporan Áreas de Significación Cultural, que incluyen cinco sitios asociados a prácticas y rutas de pueblos originarios —Cerro Grande, Fortaleza del Valle del Elqui, Mamalluca, Uchumi y Yahuin—, lo que introduce una dimensión cultural y territorial más amplia, vinculada tanto al patrimonio arqueológico como a paisajes culturales e identidades locales.

En términos comparados, el PRI evidencia una mayor concentración y complejidad del patrimonio protegido en La Serena, mientras que en Coquimbo este se presenta de forma más acotada y localizada.

Plan Regulador Comunal (PRC) – La Serena

El PRC de La Serena desarrolla una regulación detallada del patrimonio cultural a través de diversas categorías normativas, destacando la definición de Zonas Típicas, Zonas de Conservación Histórica, Inmuebles de Conservación Histórica y otros elementos patrimoniales como Monumentos Históricos (MH) y Monumento Arqueológico.

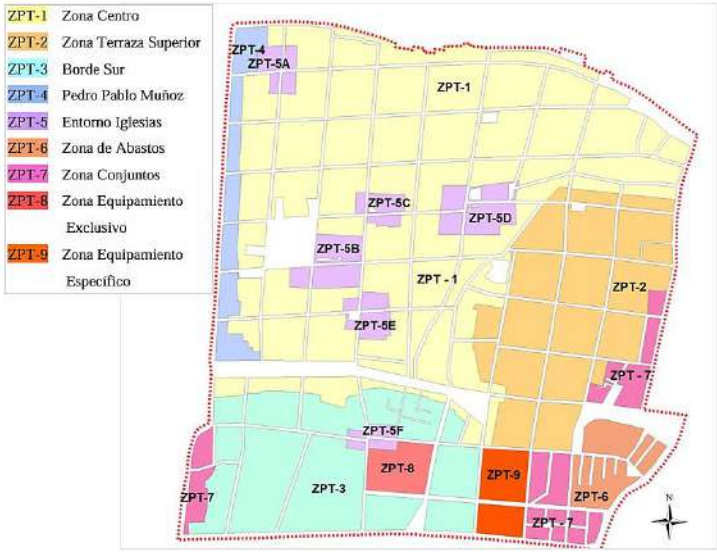
a) **Zona Típica (ZPT):** la principal herramienta de regulación corresponde a la **ZPT del Centro Histórico**, la cual se estructura mediante la subdivisión en nueve subzonas **(ZPT-1 a ZPT-9)**.

   Estas subzonas establecen una regulación diferenciada en términos de altura, densidad, coeficientes de ocupación y condiciones morfológicas, con el objetivo de resguardar las

[49] Servicio de Vivienda y Urbanización Región de Coquimbo. (s.f.). Instrumentos de planificación territorial. https://serviucoquimbo.minvu.gob.cl/pag-m/instrumento-de-planificacion-territorial/

características arquitectónicas y espaciales del conjunto histórico. Entre las disposiciones más relevantes se incluye la reducción en un 50% de los coeficientes de edificación y altura en intervenciones acogidas a conjunto armónico, así como exigencias de retranqueo en edificaciones colindantes a MH e ICH. Las subzonas diferencian funciones y condiciones urbanísticas, tales como:

Ilustración 145 Zona Típica por declaratoria del Consejo de Monumentos Nacionales



Fuente: Memoria Explicativa: Ilustración "Zona Típica" (Plan Regulador de La Serena, 2020)

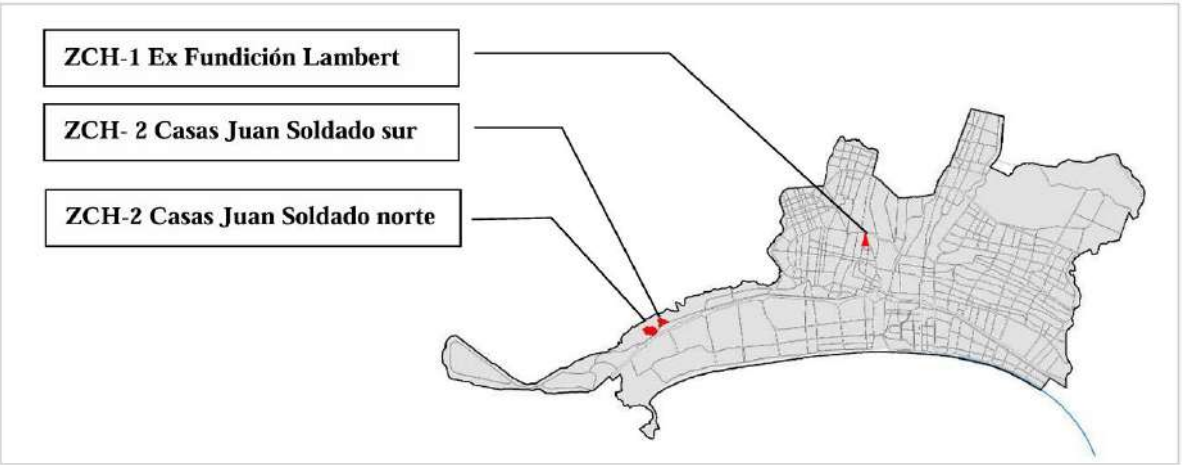
- ZPT-1: Zona Centro, Casco Histórico central, centro cívico y comercial con resguardo patrimonial.
- ZPT-2 Zona Terraza Superior, con mayor presencia y elegibilidad residencial
- ZPT-3 Zona Borde Sur, con condiciones de mayor intensidad de uso
- ZPT-4 Zona Pedro Pablo Muñoz, área consolidada con inmuebles mayoritariamente protegidos
- ZPT-5: entornos de iglesias con control de altura según inmueble protegido.
- ZPT-7: conjuntos residenciales con normas de conservación morfológica.
- ZPT-8 y ZPT-9: equipamientos específicos (hospitalario y educacional).

b) **Zonas de Conservación Histórica (ZCH):** corresponden a áreas delimitadas que concentran valores patrimoniales de carácter urbano, territorial y paisajístico, cuyo resguardo se orienta a la protección de conjuntos y no solo de inmuebles individuales.

En el ámbito del PRC de La Serena, **se identifican dos ZCH fuera de la Zona Típica: la ZCH-1 correspondiente a la Ex Fundición Lambert, ubicada en el sector Las Compañías, y la ZCH-2 asociada al conjunto Casas Juan Soldado**, localizada en el sector norte de la ciudad. Ambas áreas representan vestigios de procesos productivos históricos —particularmente vinculados a la actividad minera e industrial— que han incidido en la configuración territorial. Su incorporación al instrumento permite ampliar el enfoque de protección más allá del centro histórico, integrando áreas periurbanas y sistemas productivos históricos, y asegurando la conservación de sus atributos espaciales, morfológicos y paisajísticos como parte del sistema patrimonial comunal.

- ZCH-1: Ex Fundición Lambert.
- ZCH-2: Casas Juan Soldado.

Ilustración 146 Zonas de Conservación Histórica según PRC



Fuente: Memoria Explicativa: Ilustración "Zonas de Conservación Histórica" (Plan Regulador de La Serena, 2020)

c) **Inmuebles de Conservación Histórica (ICH)**[50]**:** constituyen el principal instrumento de protección patrimonial a escala comunal, permitiendo resguardar edificaciones que, sin contar con declaratoria de Monumento Nacional, presentan valores históricos, arquitectónicos, urbanos o identitarios relevantes para la ciudad.

En el caso del Plan Regulador Comunal de La Serena, este instrumento configura un sistema amplio de protección, donde reconoce un **total de 182 Inmuebles de Conservación Histórica, correspondientes a 169 inmuebles localizados dentro de la Zona Típica y 13 fuera de ella.** En términos territoriales, los ICH no sólo refuerzan la protección del centro histórico, sino que también permiten reconocer valores patrimoniales en sectores fuera de la Zona Típica, incluyendo áreas de transición y expansión urbana donde persisten tipologías tradicionales y casonas rurales integradas al tejido urbano.

d) **Monumentos Históricos (MH):** constituyen la categoría de protección de mayor jerarquía dentro del sistema patrimonial, al estar regulados por la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales, lo que implica un resguardo de carácter nacional.

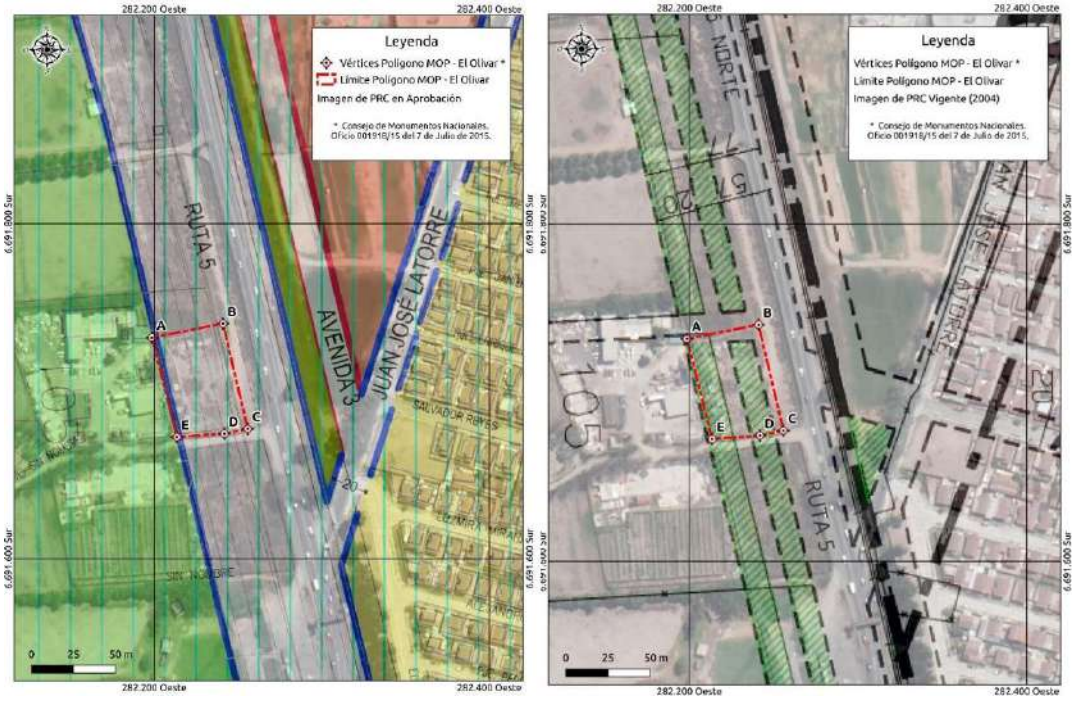
[50] Ilustre Municipalidad de La Serena. (s.f.). Plan Regulador Comunal de La Serena: Memoria explicativa. Estudio de recursos de valor patrimonial cultural.

En el ámbito comunal, el PRC de La Serena reconoce un conjunto relevante de estos bienes, distribuidos tanto al interior como fuera de la Zona Típica. En particular, **se identifican 14 Monumentos Históricos dentro de la Zona Típica** y **8 adicionales fuera de ella**, configurando un sistema patrimonial consolidado que complementa la protección otorgada por los Inmuebles de Conservación Histórica.

Estos bienes corresponden principalmente a edificaciones de carácter religioso, residencial, educacional y cívico, que reflejan distintas etapas del desarrollo histórico de la ciudad, desde el período republicano hasta las intervenciones asociadas al Plan Serena. Esta categoría se articula de manera complementaria con los Inmuebles de Conservación Histórica, permitiendo resguardar tanto hitos de interés nacional como aquellos de valor local.

e) **Monumento Arqueológico (MA) "El Olivar":** El PRC de La Serena reconoce el Monumento Arqueológico "Sitio El Olivar", correspondiente a un hallazgo de origen Diaguita ocurrido durante la actualización del instrumento (2015), incorporándolo en su normativa y representación cartográfica conforme a las disposiciones del Consejo de Monumentos Nacionales (Ord. CMN N° 1918/2015 y N° 2331/2020) y bajo la protección de la Ley N°17.288. Su localización se sitúa al norte del río Elqui, bajo la faja fiscal de la Ruta 5 Norte.

Ilustración 147 Monumento Arqueológico "El Olivar" según PRC La Serena



Fuente: Memoria Explicativa: Ilustración "MA El Olivar" (Plan Regulador de La Serena, 2020)

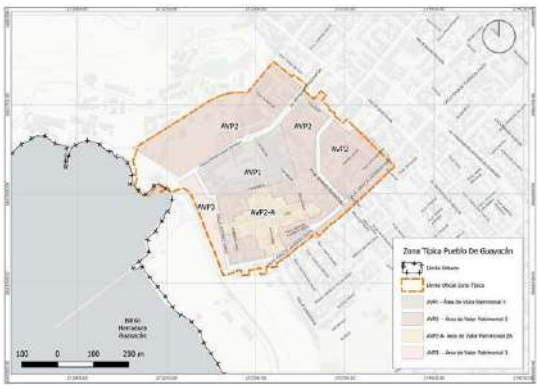
Plan Regulador Comunal (PRC) - Coquimbo[51]

Se incorpora la protección patrimonial a través de un conjunto de áreas de protección, zonificaciones específicas y reconocimiento de inmuebles y monumentos, reguladas principalmente entre los artículos 18 y 24 de la Ordenanza. Estas disposiciones se estructuran en torno a tres instrumentos principales: Áreas de Valor Patrimonial Cultural (AVP), Zonas de Conservación Histórica (ZCH) y reconocimiento de Monumentos Históricos (MH) y Arqueológicos.

- **Áreas de Valor Patrimonial Cultural (AVP) y Zona Típica de Guayacán:** El PRC de Coquimbo reconoce las Áreas de Valor Patrimonial Cultural como unidades territoriales destinadas a resguardar sectores con interés arquitectónico y morfológico urbano, integrando tanto inmuebles como configuraciones urbanas.

  Se reconoce una **Zona Típica oficialmente declarada: Pueblo de Guayacán**, con una superficie aproximada de 96,3 ha, subdividida en **cuatro áreas normativas**:
  - **AVP1 (Guayacán Centro):** núcleo fundacional, incluye 2 Monumentos Históricos (Iglesia y Casa de Administración) y al menos 1 ICH (Casa Errázuriz).
  - **AVP2:** área de transición en torno al puerto de Guayacán.
  - **AVP2-A:** subzona con mayores niveles de integridad patrimonial (calles Lira y Errázuriz).
  - **AVP3:** área verde interior de la Zona Típica, con regulaciones de resguardo paisajístico.

Ilustración 148 Pueblo e Iglesia de Guayacán



Fuente: (Izquierda) Memoria Explicativa PRC Coquimbo (2026) "Extracto zonificación de Zona Típica Pueblo de Guayacán"; (derecha) Consejo de Monumentos Nacionales

Estas áreas articulan la protección del conjunto, combinando patrimonio edificado y estructura urbana, con normas específicas de altura, densidad y agrupamiento que mantienen la imagen tradicional.

[51] Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (2025). Ordenanza Local: Actualización Plan Regulador Comunal de Coquimbo.

- **Zonas de Conservación Histórica (ZCH):** constituyen el principal instrumento de protección patrimonial del PRC, enfocado en la conservación de conjuntos urbanos y no solo de inmuebles aislados. El instrumento define diversas **siete ZCH (5 zonas y 2 subzonas):**
  - ZCH1: Barrio Inglés
  - ZCH 1A: Subzona portuaria asociada
  - ZCH2: Península de Tongoy
  - ZCH3: Sistema de Zig Zags (red de paseos que conectan plan y cerro)
  - ZCH4: Población Matta
  - ZCH5: Población Plaza Cohete
  - ZCH5A: Subzona Wenceslao Vargas – Av. Arturo Alessandri

  Estas zonas tienen por objeto preservar conjuntos urbanos representativos, mediante la regulación de usos de suelo compatibles con la vocación del sector, límites de densidad e intensidad de ocupación, altura máxima y sistemas de agrupamiento y condiciones de diseño que resguarden la morfología existente. Presentan regulaciones diferenciadas, por ejemplo:
  - Barrio Inglés: altura máx. 18 m y densidad hasta 500 hab/ha.
  - Tongoy: altura máx. 7 m, densidad 300 hab/ha, con fuerte restricción por riesgo de tsunami.
  - Zig Zags: altura máx. 6 m, para preservar morfología en ladera.

- **Monumentos Históricos (MH):** reconoce los MH conforme a los registros del CMN, integrándolos de manera obligatoria en la zonificación del instrumento, en coherencia con la normativa sectorial vigente.

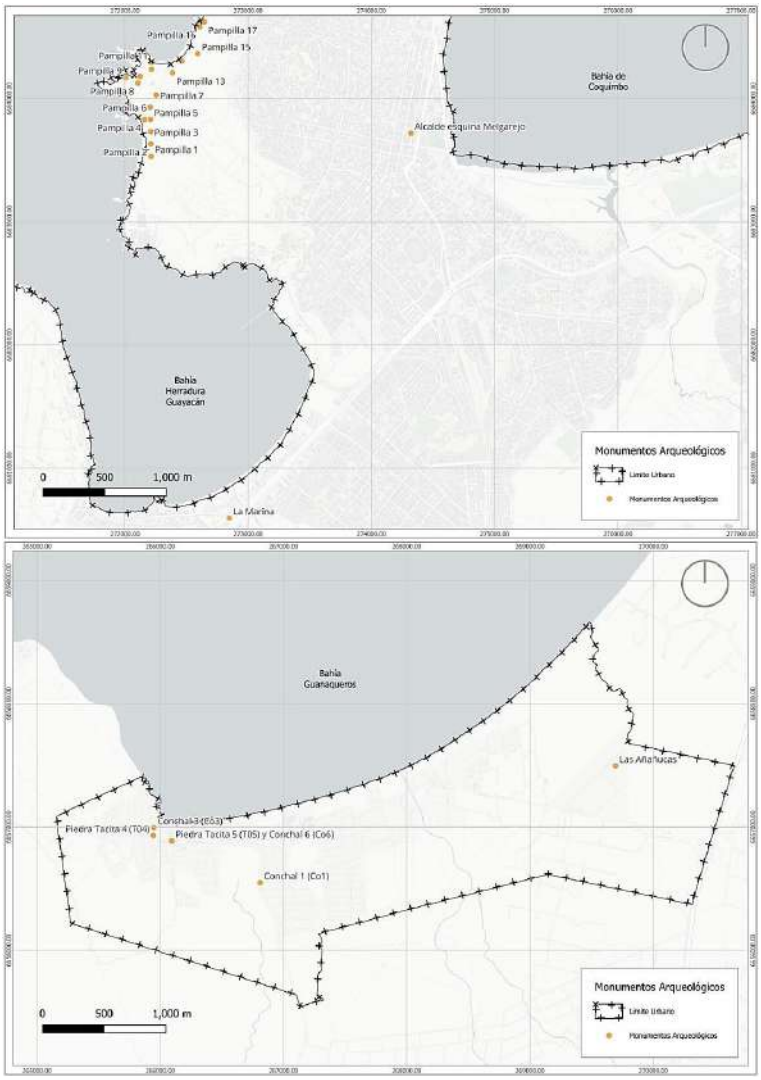
  En relación con los Monumentos Históricos, la Ordenanza del PRC identifica explícitamente 2 Monumentos Históricos Nacionales en el área urbana, correspondientes a la Iglesia de Guayacán y la Casa de administración del Establecimiento Guayacán, ambos localizados en la Zona Típica de Guayacán (AVP1). De este modo, el PRC no amplía el universo de Monumentos Históricos, sino que se limita a reconocer aquellos oficialmente declarados, asegurando su incorporación en la regulación urbana y su compatibilización con las disposiciones del plan.

- **Monumentos Arqueológicos (MA):** En el caso de los monumentos arqueológicos, el instrumento incorpora su localización territorial y establece condiciones de compatibilidad con los usos urbanos —por ejemplo, mediante su asociación a áreas verdes o zonas de regulación especial—, con el fin de asegurar su preservación frente a procesos de

urbanización. A partir del listado Monumentos Arqueológicos[52], **se identifican 25 sitios arqueológicos,** destacando una alta concentración en el **sector de La Pampilla de Coquimbo** (17 sitios), así como presencia en **Guanaqueros**, donde se distribuyen a lo largo del borde costero y en las inmediaciones del área urbana.

Este reconocimiento opera como un mecanismo de articulación entre normativa sectorial y planificación comunal.

Ilustración 149 Zonas de Monumentos Arqueológicos Coquimbo y Guanaqueros



Fuente: Fuente: Memoria Explicativa (PRC Coquimbo, 2025)

[52] (Ilustre Municipalidad de Coquimbo, 2025, Cuadro 4.13-2, en base a CMN, 2023)

- **Inmuebles de Conservación Histórica (ICH):** definidos en los artículos 23 y 24 de la Ordenanza, constituyen un instrumento de protección patrimonial a escala predial, orientado a resguardar edificaciones que, sin contar con declaratoria de Monumento Nacional, presentan valores arquitectónicos, históricos o urbanos relevantes para la identidad comunal.

  A partir de la revisión de la tabla de Inmuebles de Conservación Histórica del PRC de Coquimbo (PRC Coquimbo, 2025, Tabla 8)[53], **se identifican un total de 160 inmuebles declarados**, considerando el desagregado de registros individuales asociados a un mismo predio[54]. De éstos, **57 se localizan al interior de Zonas de Conservación Histórica, mientras que 103 se emplazan fuera de ellas**.

  Esta distribución evidencia una baja concentración del patrimonio en áreas formalmente protegidas, predominando su localización en zonas urbanas generales, lo que refleja un modelo de reconocimiento patrimonial de carácter más disperso y menos estructurado territorialmente.

Síntesis analítica del sistema patrimonial en los IPT

El análisis comparado de los instrumentos de planificación territorial del AM LS-CQ evidencia una estructura jerárquica y diferenciada en la regulación del patrimonio cultural, donde cada nivel de planificación cumple un rol específico y complementario.

La siguiente tabla sintetiza el sistema de protección patrimonial del AM La Serena–Coquimbo, entendiendo los instrumentos de planificación territorial como componentes complementarios y articulados en distintos niveles de intervención.

[53] Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (2025). Plan Regulador Comunal de Coquimbo: Ordenanza Local.

[54] El total de inmuebles se estima a partir de datos entregados en la Ordenanza Local (2025): Inmuebles de Conservación Histórica declarados del PRC de Coquimbo, considerando como unidades independientes los subregistros (a, b, c, etc.), en tanto corresponden a inmuebles con dirección propia. En este marco, se contabilizan 160 ICH (126 registros base + 34 subregistros). Este valor no corresponde a un total explícito del instrumento, sino a un conteo reconstruido a partir de la desagregación de la tabla normativa.

Tabla 70 Estructura del sistema de protección patrimonial en el AM LS-CQ

Categoría	PRI Elqui (2019)	PRC La Serena (2020)	PRC Coquimbo (2025)
Escala de intervención	Intercomunal	Comunal	Comunal
Rol del instrumento	Reconocimiento (APVP)	Regulación detallada	Regulación con énfasis en zonificación
Zonas Típicas (AM LS-CQ)	2 (La Serena, Guayacán)	**1** (Centro Histórico, subdividida en 9 subzonas)	**1** (Guayacán, subdividida en 4 AVP)
Zonas de Conservación Histórica (ZCH)	No aplica	**2**	**7** (5 zonas + 2 subzonas)
Monumentos Históricos (MH)	22 (La Serena) / 2 (Coquimbo)	**22** (14 dentro ZT / 8 fuera)	**2** (ambos en Guayacán)
Monumentos Arqueológicos (MA)	Reconocimiento general	**1** (El Olivar)	**25** (17 en La Pampilla)
Inmuebles de Conservación Histórica (ICH)	No aplica	**182** (169 dentro ZT / 13 fuera)	**160** declarados*
Distribución ICH	—	Alta concentración en ZT	57 en ZCH / 103 fuera
Patrón territorial	Referencial	Concentrado	Disperso

* Conteo reconstruido a partir de la desagregación de datos de la Ordenanza Local del PRC Coquimbo (ver nota a pie de página anterior).

Fuente: IDOM, elaboración propia en base a Ilustre Municipalidad de Coquimbo (2026), Ilustre Municipalidad de La Serena (2020) y Gobierno Regional de Coquimbo (2019).

Mientras el PRI Elqui cumple un rol de reconocimiento intercomunal basado en la normativa sectorial, los PRC desarrollan la regulación efectiva a escala urbana. En este marco, el PRC de La Serena presenta un sistema altamente estructurado y concentrado en su centro histórico, en contraste con el PRC de Coquimbo, donde predomina un patrón más disperso de reconocimiento patrimonial, con menor peso relativo de los Monumentos Históricos y mayor distribución territorial de los Inmuebles de Conservación Histórica.

3.2.5.2. Patrimonio Inmaterial

Al igual que en el patrimonio material, en el AM LS-CQ se configura en un sistema cultural compartido, donde se manifiestan prácticas, celebraciones y fiestas de alcance metropolitano. Estas expresiones se sustentan en la movilidad cotidiana de la población, en redes sociales y religiosas comunes, y en una historia territorial compartida.

La religión constituye uno de los componentes más relevantes del patrimonio cultural inmaterial del área metropolitana, donde ambas comunas participan activamente en circuitos devocionales regionales, destacando la presencia de bailes religiosos, procesiones y celebraciones que movilizan comunidades.

Estas prácticas se desarrollan tanto en espacios urbanos como en santuarios, reforzando una identidad religiosa compartida y una tradición viva que se renueva anualmente. Una de las expresiones más antiguas y significativas de la zona son los Bailes Chinos, declarados en 2014 patrimonio cultural inmaterial de la humanidad.

En el AM LS-CQ, el Baile Chino Pescador N°10 de Coquimbo y el Baile Chino N°7 de La Serena representan esta tradición. Con una trayectoria desde 1810 en el caso de Coquimbo, estas agrupaciones tradicionales están asociadas principalmente a la devoción mariana, a festividades religiosas y a la mantención de la identidad. Un ejemplo de esto es la fiesta de la virgen de Andacollo, celebrada en la comuna homónima, la cual es una de las manifestaciones de patrimonio cultural inmaterial más relevantes del Norte Chico y un referente identitario.

Si bien su santuario se localiza en la comuna de Andacollo, la celebración moviliza históricamente a comunidades, bailes religiosos y peregrinos provenientes de ambas comunas. Esta festividad, caracterizada por la presencia de bailes religiosos, ritualidad popular y una fuerte dimensión comunitaria, trasciende lo local y se consolida como una práctica cultural viva, transmitida intergeneracionalmente.

Ilustración 150 Baile Chino N°10 de Coquimbo y Baile Chino N°7 de La Serena (derecha)

Fuentes: Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural Inmaterial (SIGPA)

En la comuna de Coquimbo se localiza la Pampilla, considerada la principal manifestación de patrimonio inmaterial de la comuna y, posiblemente, la más significativa del área metropolitana. Este espacio se consolida como un lugar de encuentro metropolitano durante las celebraciones de Fiestas Patrias, así como en conciertos, ferias y otros eventos masivos. Se caracteriza por su alta convocatoria, reuniendo a la población y funcionando como un punto de encuentro que articula a habitantes de ambas comunas.

3.2.5.3. Identidad Paisajística y Paisaje Cultural Metropolitano

El AM LS-CQ presenta una identidad paisajística compleja y diversa, resultado de la interacción entre factores naturales, procesos históricos de ocupación y dinámicas productivas modernas. Esta identidad se expresa mediante un conjunto de unidades territoriales que, en su conjunto, configuran un paisaje cultural metropolitano caracterizado por la coexistencia de elementos naturales, urbanos y simbólicos.

En primer lugar, la zona centro norte del país, correspondiente a la Región de Coquimbo, constituye el núcleo estructurante del paisaje metropolitano. Este sector concentra las principales funciones administrativas, residenciales y de servicios, articulando una imagen urbana consolidada, donde destacan elementos patrimoniales como el centro histórico de La Serena y el sector del borde portuario de Coquimbo. A nivel paisajístico, se configura un espacio urbano lineal, fuertemente condicionado por el eje costero y la Ruta 5, donde la expansión urbana ha generado una tensión entre consolidación y crecimiento periférico, incidiendo en la fragmentación del paisaje.

Por su parte, los valles transversales, particularmente el valle del río Elqui, desempeñan un rol fundamental en la configuración del paisaje cultural. Estos espacios articulan la relación entre lo urbano y lo rural, constituyendo corredores ecológicos y productivos que mantienen una fuerte identidad asociada a la agricultura tradicional, los asentamientos rurales y el paisaje natural. Su presencia introduce una componente de continuidad territorial y valor escénico, además de actuar como elemento estructurante que condiciona la expansión urbana y la conectividad.

En relación con las actividades productivas, el paisaje metropolitano refleja una fuerte impronta asociada tanto a actividades tradicionales como contemporáneas. Se identifican usos agrícolas en los valles, actividades portuarias e industriales en Coquimbo, y un creciente desarrollo turístico vinculado al borde costero. Esta diversidad productiva genera un paisaje heterogéneo, donde coexisten áreas urbanizadas, zonas industriales, espacios rurales y enclaves turísticos, lo que contribuye a una identidad territorial multifuncional, aunque también a conflictos de uso y presión sobre el territorio.

La vocación astronómica constituye un rasgo distintivo de la identidad territorial regional, especialmente en el contexto del valle del Elqui y su entorno, caracterizado por condiciones excepcionales de visibilidad del cielo nocturno. Este atributo ha sido reconocido a nivel internacional y se ha consolidado como un elemento clave del paisaje cultural, no solo por la presencia de observatorios científicos, sino también por su influencia en el desarrollo del turismo astronómico y en la construcción de una identidad territorial asociada al conocimiento, la ciencia y la contemplación del paisaje.

Ilustración 151 Turísmo astrónomico Valle del Elqui

Fuente: Observatorio Galileo, s.f.

Finalmente, el mar, las playas y el borde costero configuran uno de los elementos más significativos del paisaje metropolitano. El litoral articula las comunas de La Serena y Coquimbo, constituyéndose como un espacio de alto valor recreativo, turístico y simbólico. La Avenida del Mar y la Costanera representan no solo un eje de conectividad, sino también un espacio de encuentro social y de identidad colectiva. No obstante, este borde presenta una alta presión antrópica, reflejada en procesos de urbanización intensiva, estacionalidad de uso y conflictos entre desarrollo inmobiliario, conservación ambiental y uso público.

3.2.5.4. Síntesis Integrada del Sistema Patrimonial e Identidad Metropolitana

Tabla 71 Síntesis Monumentos nacionales AM LS-CQ

Comuna	Categoría	Cantidad
La Serena	Zona Típica	1
	Monumento Histórico	24
	Santuario de la Naturaleza	1
Coquimbo	Zona Típica	1
	Monumento Histórico	2
	Santuario de la Naturaleza	1
AM LS-CQ		30

Fuente: IDOM con base en Consejo de Monumentos Nacionales

A escala del AM LS-CQ, la identidad se expresa como un equilibrio entre lo histórico–institucional y lo popular–productivo, donde ambas ciudades aportan valores, símbolos y memorias que se articulan en un sistema territorial integrado.

Desde esta perspectiva, La Serena ha consolidado una identidad asociada a su condición de ciudad histórica y capital regional, caracterizada por una fuerte impronta institucional, religiosa y

educacional. Su centro histórico, junto a la concentración de iglesias, edificios patrimoniales y espacios cívicos, refuerzan una imagen urbana vinculada a la continuidad histórica, al orden urbano y a la representación simbólica del poder administrativo y cultural. Esta identidad se proyecta en prácticas culturales de carácter más ritual y formal, así como en una valorización del patrimonio como expresión de permanencia y memoria histórica.

Por su parte, Coquimbo ha construido una identidad marcada por su rol portuario, productivo y popular, estrechamente vinculada al trabajo, al mar y a la vida comunitaria. Su patrimonio material e inmaterial refleja procesos históricos asociados a la industria minera, la pesca y el puerto, así como a formas de sociabilidad barrial y festiva. Expresiones como La Pampilla, la cultura costera y los barrios tradicionales refuerzan una identidad dinámica, comunitaria y socialmente activa, donde el valor patrimonial se asocia principalmente a la experiencia colectiva y a la memoria del trabajo, más que a la monumentalidad arquitectónica.

En conjunto, la identidad del AM LS-CQ se configura como una síntesis de estas dos trayectorias, en la cual La Serena aporta la dimensión histórica, institucional y simbólica, mientras que Coquimbo contribuye con la dimensión popular, productiva y festiva. Esta dualidad no constituye una fragmentación identitaria, sino una fortaleza territorial, al permitir una diversidad de expresiones culturales que enriquecen la identidad metropolitana y fortalecen el sentido de pertenencia de sus habitantes.

3.2.6. Análisis de Brechas Socio Territoriales

El análisis de brechas socio territoriales vinculadas a vivienda, segregación urbana, distribución de equipamientos, áreas verdes, entre otros factores, permite identificar desigualdades espaciales y sociales, evidenciando dónde y cómo se manifiestan. A partir de los resultados del análisis, se construirá el modelo territorial actual, orientando la planificación territorial y priorización de inversiones para enfrentar la complejidad urbana del área metropolitana.

3.2.6.1. Análisis de la Situación Sector Vivienda

El análisis del sector vivienda constituye un componente esencial para comprender las dinámicas urbanas y las desigualdades socio territoriales presentes en el área metropolitana. Analizar el tamaño, la distribución, las características y evolución de la vivienda permite identificar patrones de segregación y déficit habitacionales que pueden afectar de manera diferenciada a distintos grupos sociales. A su vez, es clave para orientar intervenciones y promover un desarrollo urbano más equitativo e integrado.

La dinámica residencial se aborda a partir de la situación actual de la vivienda, utilizando datos del Censo 2024, junto con su distribución territorial, la proyección de demanda habitacional y vivienda informal.

Tamaño y Dinámica Habitacional

Según datos del Censo 2024, la Región de Coquimbo registra un total de 372.785 viviendas. De este total, el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) concentra 222.602, equivalente al 59,7% del total regional.

Dentro del área metropolitana, Coquimbo presenta la mayor proporción de viviendas, con 113.105 (50,8%), seguido por La Serena con 109.497 (49,2%) del total metropolitano.

Tabla 72 Vivienda del AM LS-CQ al año 2024

Unidad Territorial	Vivienda 2024	% de la Región	% AM LS-CQ
Región de Coquimbo	372.785	100.0%	-
AM LS-CQ	**222.602**	**59,7%**	**100,0%**
Comuna de La Serena	109.497	29,4%	49,2%
Comuna de Coquimbo	113.105	30,3%	50,8%

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024, INE.

Crecimiento Intercensal

Para caracterizar la evolución habitacional del AM LS-CQ, se analizaron los Censos 1992, 2002, 2017 y 2024.

Crecimiento Intercensal Acumulado (1992 – 2024)

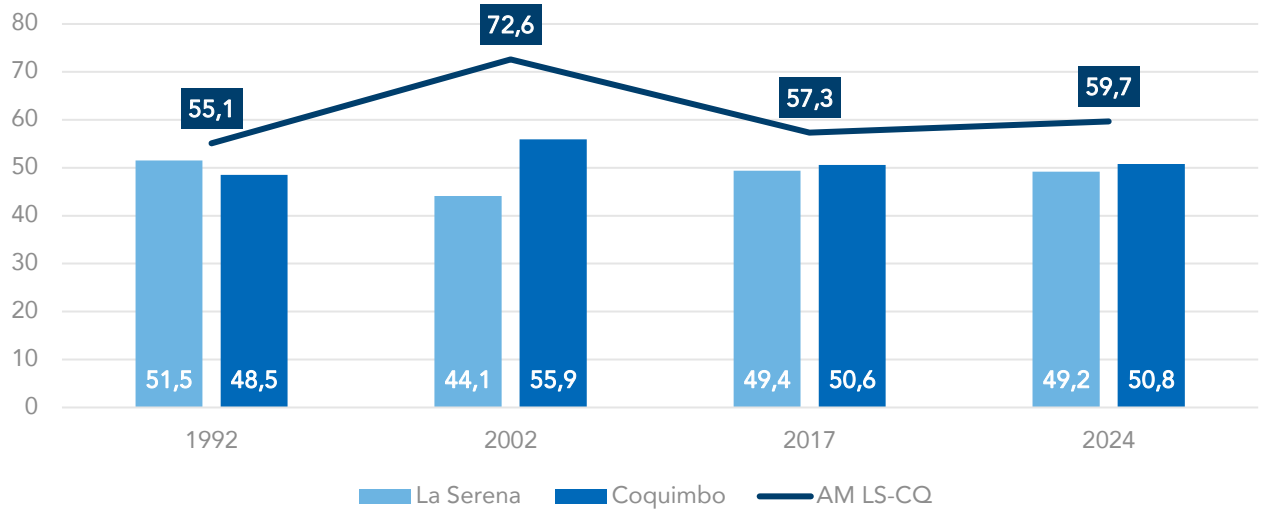
Entre 1992 y 2024, la Región de Coquimbo pasó de 165.210 a 372.785 viviendas, lo que representa un incremento acumulado de +125,6%. En el mismo período, el AM LS-CQ creció de 91.082 a 222.602 viviendas (+144,4%), superando el dinamismo regional. Dentro del área metropolitana, Coquimbo registra el mayor crecimiento acumulado (+155,8%), en términos habitacionales, mientras que La Serena posee +133,6%.

Tabla 73 Crecimiento de vivienda acumulado (1992-2024)

Unidad Territorial	1992	2002	2017	2024	% 1992 - 2024
Región de Coquimbo	165.210	195.587	308.608	372.785	125,6%
AM LS-CQ	**91.082**	**141.966**	**176.963**	**222.602**	**144,4%**
Comuna de La Serena	46.872	62.540	87.464	109.497	133,6%
Comuna de Coquimbo	44.210	79.426	89.499	113.105	155,8%

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024, INE.

Ilustración 152 Peso relativo respecto al AM LS-CQ (1992-2024)



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024, INE.

A partir del grafico anterior, se observa que la participación del AM LS-CQ dentro del total regional de viviendas presenta ligeras variaciones entre 1992 y 2024. En 1992 alcanzaba un 55,1%, aumentando de manera importante a 72,6% en 2002, para luego descender a 57,3% en 2017 y situarse finalmente en 59,7% en 2024, lo que indica que el crecimiento habitacional ha mostrado fluctuaciones, aunque manteniendo un rol predominante del área metropolitana dentro del conjunto regional.

Dentro del AM LS-CQ, La Serena y Coquimbo mantienen a lo largo del tiempo una distribución relativamente equilibrada, aunque con variaciones en su peso relativo. En 1992, La Serena concentraba el 51,5% de la población, frente al 48,5% de Coquimbo. Sin embargo, en 2002 se produce un punto de inflexión, cuando La Serena disminuye su participación a 44,1%, mientras Coquimbo aumenta a 55,9%, posicionándose transitoriamente como el principal núcleo. Posteriormente, en 2017 ambas comunas vuelven a equilibrarse, con un 49,4% para La Serena y un 50,6% para Coquimbo, tendencia que se mantiene en 2024, con una distribución de 49,2% y 50,8%, respectivamente, consolidándose como las dos comunas que estructuran el peso demográfico metropolitano, aunque levemente predominando Coquimbo.

En síntesis, aunque La Serena y Coquimbo continúan constituyendo conjuntamente la base del área metropolitana, se observa una dinámica interna caracterizada por variaciones en el liderazgo comunal, con un periodo puntual de mayor predominio de Coquimbo en 2002 y una tendencia posterior hacia un equilibrio relativo. Este comportamiento da cuenta de un crecimiento sostenido y comparable entre ambas comunas, lo que refuerza la necesidad de abordar el AM LS-CQ como una unidad funcional integrada, prioritaria para la planificación territorial y la gestión coordinada de infraestructuras y servicios.

Tasa Media Anual de Crecimiento

Con el fin de analizar la velocidad de crecimiento en cada intervalo de Censo, se calcula la tasa media anual de crecimiento, indicador que permite anualizar las variaciones de la vivienda de cada período.

Tabla 74 Tasa media de crecimiento anual de la vivienda

Unidad Territorial	% 1992 - 2002	% 2002 - 2017	% 2017 - 2024
Región de Coquimbo	1,70%	3,09%	2,74%
AM LS-CQ	4,54%	1,48%	3,33%
Comuna de La Serena	2,93%	2,26%	3,26%
Comuna de Coquimbo	6,03%	0,80%	3,40%

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024, INE.

En la tabla anterior se observa que el crecimiento de la vivienda presenta comportamientos diferenciados en el tiempo y entre escalas territoriales. A nivel regional, la tasa aumenta desde un 1,70% (1992–2002) a un 3,09% (2002–2017), para luego moderarse levemente a 2,74% (2017–2024). En el AM LS-CQ, en cambio, se registra un crecimiento inicial significativamente mayor (4,54%), seguido de una fuerte desaceleración (1,48%) y una posterior reactivación (3,33%), lo que evidencia una secuencia más dinámica.

A escala comunal, Coquimbo destaca por un crecimiento muy alto en el primer periodo (6,03%) y una marcada caída en el segundo (0,80%), mientras que La Serena muestra una trayectoria más estable, con variaciones menos abruptas. En conjunto, estos datos sugieren un proceso de expansión habitacional inicialmente concentrado en la conurbación —especialmente en Coquimbo—, seguido de una desaceleración y posterior repunte reciente, con mayor convergencia entre ambas comunas.

Vivienda según Ocupación

El INE clasifica la vivienda según ocupación de acuerdo con lo siguiente:

- **Vivienda ocupada**: donde residen personas de manera habitual, que puede ser con moradores presentes o ausentes.
- **Vivienda desocupada**: sin personas que residan habitualmente en ellas. Estas pueden estar en venta, arriendo, ser viviendas de temporada o abandonadas.
- **Viviendas colectivas**: toda construcción destinada al alojamiento de personas que por diversas razones hacen vida en común.

Tabla 75 Vivienda por tipo de ocupación[55]

Unidad Territorial	Viv. Particulares ocup. con moradores presentes	Viv particulares ocup. con moradores ausentes	Viv particulares desocupadas	Viviendas colectivas	Total de viviendas
AM LS-CQ	**171.555**	**2.092**	**44.285**	**135**	**222.602**
Comuna de La Serena	84.117	1.337	21.715	84	109.497
Comuna de Coquimbo	87.438	755	22.570	51	113.105

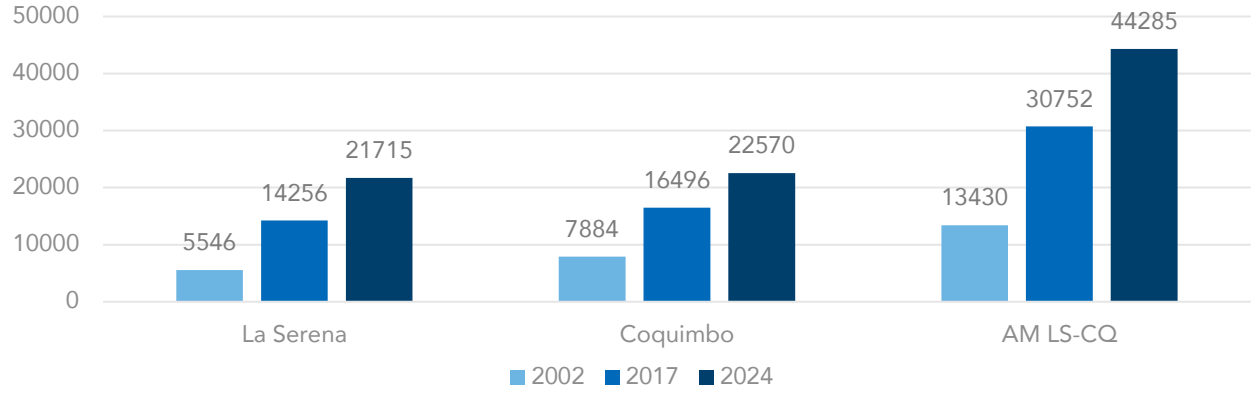
Fuente: IDOM con base en el Instituto Nacional de Estadísticas, 2024

La distribución por tipo de ocupación en el AM LS-CQ muestra que el 77,1% de las viviendas son particulares ocupadas con moradores presentes, mientras que las viviendas desocupadas representan el 19,9% del total. A escala comunal, aunque Coquimbo concentra mayor cantidad de viviendas desocupadas (22.570), es La Serena la comuna que presenta la mayor proporción relativa respecto a su total de viviendas (19,8%) seguida de muy cerca por Coquimbo (19%).

Al comparar estos resultados con la información del Censo 2017, se observa que tanto la Serena como Coquimbo experimentaron un aumento significativo en el número de viviendas desocupadas. En el caso de La Serena, se incrementó su proporción respecto al total de viviendas en la comuna, pasando de valores cercanos al 15% en 2017 a 19,8% en 2024. Coquimbo también aumentó tanto en número como en proporción de viviendas desocupadas, consolidando una tendencia de crecimiento en este tipo de ocupación.

55 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). (s.f.). Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT). Obtenido de https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-de-busqueda?categoria=censo-vivienda-

Ilustración 153 Número de viviendas desocupadas, 2002-2024



Fuente: IDOM con base en el Instituto Nacional de Estadísticas, 2002 - 2024

Índice de Hacinamiento en Vivienda

El INE clasifica el hacinamiento de la siguiente manera:

- **Hacinamiento total:** cuando en la vivienda residen 2,5 o más personas en promedio por dormitorio.
- **Hacinamiento medio:** entre 2,5 y menos de 5 personas en promedio por dormitorio.
- **Hacinamiento crítico:** 5 o más personas en promedio por dormitorio.

Tabla 76 Viviendas con y sin hacinamiento en el AM LS-CQ[56]

Unidad Territorial	Vivienda sin hacinamiento	Vivienda con hacinamiento medio	Vivienda con hacinamiento crítico	Total vivienda con hacinamiento	% Total Viv. con hacinamiento / Total viv. censadas
AM LS-CQ	**163.785**	**6.988**	**763**	**7.751**	**3,0%**
Comuna de La Serena	80.713	3.049	345	3.394	3,0%
Comuna de Coquimbo	83.072	3.939	418	4.357	3,0%

Fuente: IDOM con base en el Instituto Nacional de Estadísticas, 2024

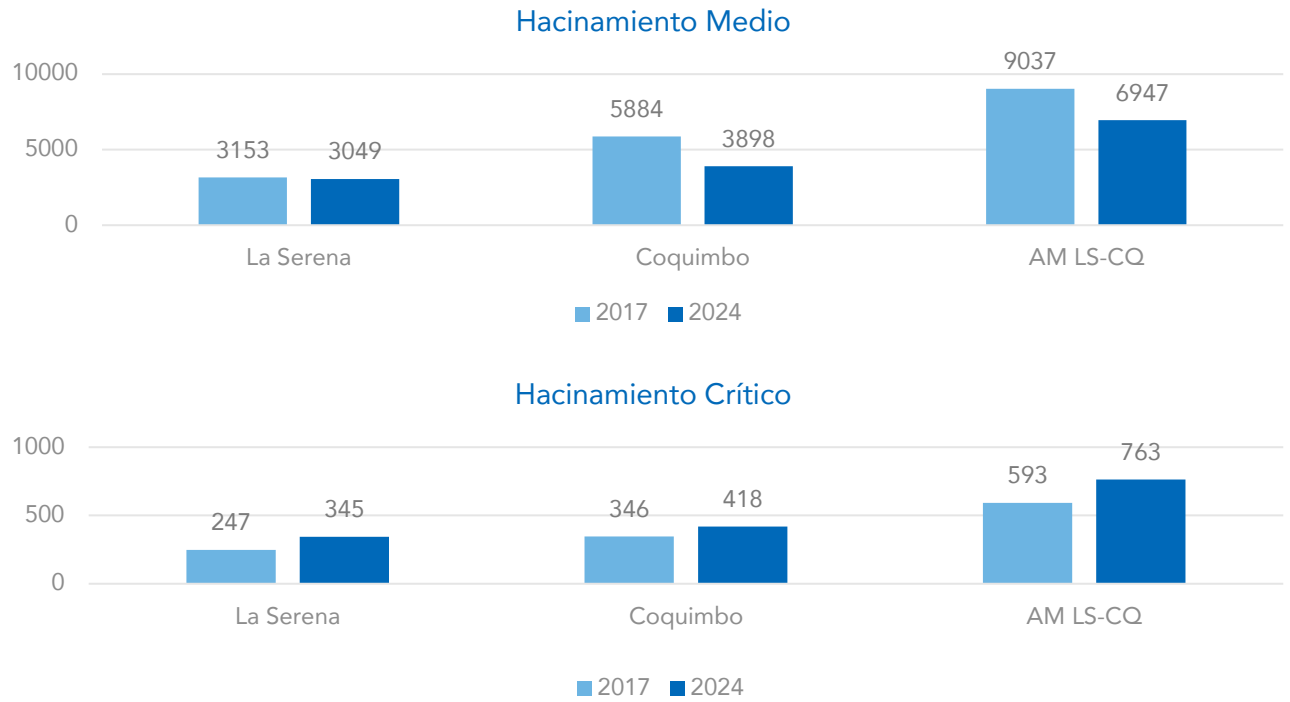
De acuerdo con la tabla anterior, se observa en el AM LS-CQ que el 3,0% de las viviendas presentan índices de hacinamiento, proporción que se replica en ambas comunas.

56 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). (s.f.). Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT). Obtenido de Estadísticas Habitacionales: https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-de-busqueda?categoria=estadisticas-habitacionales

Al comparar estos resultados con la información del Censo 2017, se aprecia que en el AM LS-CQ hubo una disminución en el número total de viviendas con hacinamiento medio. Sin embargo, se registra un aumento en los casos de hacinamiento crítico, con más de 700 viviendas en esta condición en 2024. En La Serena, la tendencia muestra una reducción en el hacinamiento medio y total, pero un incremento en las viviendas con hacinamiento crítico. En Coquimbo ocurre algo similar: disminuye significativamente el hacinamiento medio, pero aumenta levemente el número de viviendas en situación crítica.

En síntesis, la evolución entre 2017 y 2024 revela una mejora general en las categorías menos severas, acompañada de un crecimiento mayor en el hacinamiento crítico, lo que plantea un desafío específico para la política habitacional en ambas comunas.

Ilustración 154 Índices de hacinamiento medio y crítico en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el Instituto Nacional de Estadísticas, 2017 y 2024

Distribución Territorial

Este análisis de la distribución territorial de la vivienda en el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo permite comprender cómo se organiza y transforma el espacio residencial, identificando las dinámicas que explican las similitudes y brechas entre las comunas. El apartado aborda la localización del espacio residencial diferenciado entre vivienda urbana y rural, y su composición tipológica para identificar patrones de expansión, consolidación y densificación. Finalmente, se incorpora el catastro de vivienda social, que permite identificar la distribución y concentración de proyectos orientados a la provisión habitacional subsidiada.

Vivienda Urbana y Rural

De acuerdo con la información del Censo 2024, el AM LS-CQ presenta una marcada predominancia de vivienda urbana, que alcanza el 88,02%, mientras que el 11,98% corresponde a vivienda rural. Esta tendencia se replica a escala comunal, donde Coquimbo registra un 89,11% de vivienda urbana y La Serena un 86,87%, evidenciando en ambos casos una baja proporción de ruralidad.

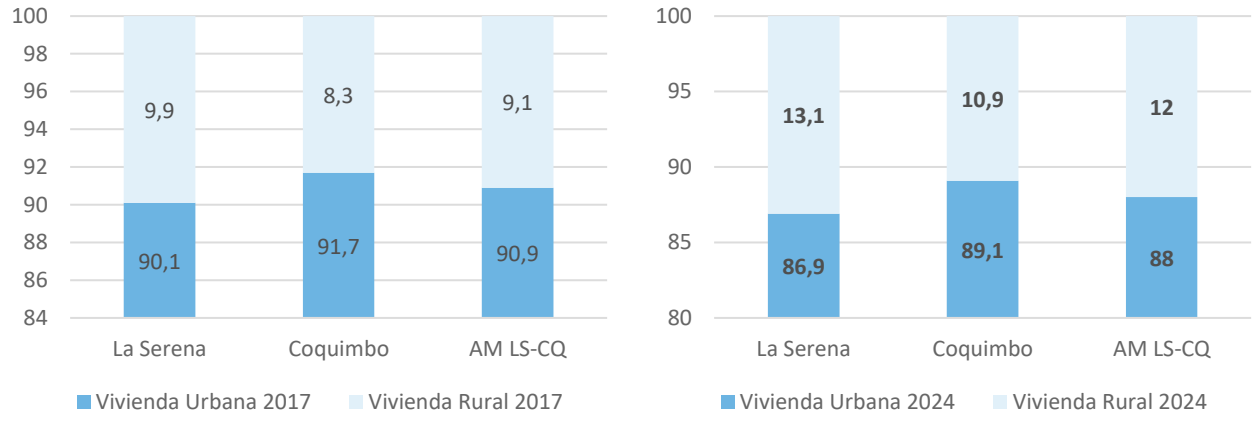
Asimismo, la distribución espacial de la vivienda en el área metropolitana muestra que Coquimbo concentra el 51,4% de la vivienda urbana, mientras que La Serena reúne el 48,6%. En contraste, en el ámbito rural se observa un patrón inverso: La Serena concentra el 54,0% de estas viviendas, frente al 46,0% de Coquimbo, lo que refleja una mayor presencia relativa de ruralidad en esta comuna.

Tabla 77 Vivienda Urbana y Rural en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Vivienda urbana	% Viv Urbana	Vivienda rural	% Viv rural	Total Vivienda*
AM LS-CQ	**195.806**	**88,02%**	**26.661**	**11,98%**	**222.467**
Comuna de La Serena	95.066	86,87%	14.374	13,13%	109.440
Comuna de Coquimbo	100.740	89,11%	12.314	10,89%	113.054

*Total de vivienda considera solo viviendas particulares, clasificada en vivienda urbana y rural. No considera vivienda colectiva.
Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024, INE.

Ilustración 155 Distribución porcentual de la vivienda urbana y rural en el AM LS-CQ, 2017-2024



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2017 y 2024, INE.

El gráfico anterior compara la distribución porcentual de vivienda urbana y rural en el área metropolitana de La Serena–Coquimbo. En este marco, el AM LS-CQ y las comunas que lo integran, aun cuando presentan una marcada predominancia urbana, registran un aumento en la proporción de viviendas rurales entre 2017 y 2024. Este cambio refleja una expansión de la vivienda rural en ambas comunas, posiblemente vinculada a dinámicas emergentes en áreas periurbanas y en zonas rurales con uso residencial. La tendencia sugiere que, aunque la urbanización sigue siendo

dominante, la ruralidad está ganando peso relativo en el patrón territorial metropolitano, lo que plantea nuevos desafíos en materia de conectividad, transporte y provisión de servicios básicos.

Tipo de Vivienda

En el AM LS-CQ predomina ampliamente la vivienda tipo casa, con 175.807 unidades, lo que corresponde al 79,0% del total, y refleja un modelo residencial fuertemente basado en la vivienda unifamiliar y en un patrón de expansión horizontal en el territorio. En contraste, los departamentos representan el 20,2% de las viviendas y se concentran principalmente en la comuna de La Serena. En proporciones mucho menores aparecen las viviendas tipo pieza (0,1%) y las mediaguas (0,2%), cuya presencia incide directamente en el déficit habitacional cualitativo.

Esta estructura se distribuye de manera diferenciada entre las comunas. La Serena concentra el 45,1% de las viviendas tipo casa y el 65,1% de los departamentos del AM LS-CQ, lo que evidencia que los procesos de densificación residencial —expresados en la vivienda en altura— se desarrollan con mayor intensidad en esta comuna. Este patrón se asocia a una mayor consolidación urbana, disponibilidad de servicios y dinamismo del mercado inmobiliario. En Coquimbo, en contraste, la presencia de 96.441 casas frente a 15.691 departamentos refleja un predominio de vivienda unifamiliar y un patrón de menor densidad, el cual también se replica en sus áreas rurales, donde las casas representan más del 90% del parque habitacional.

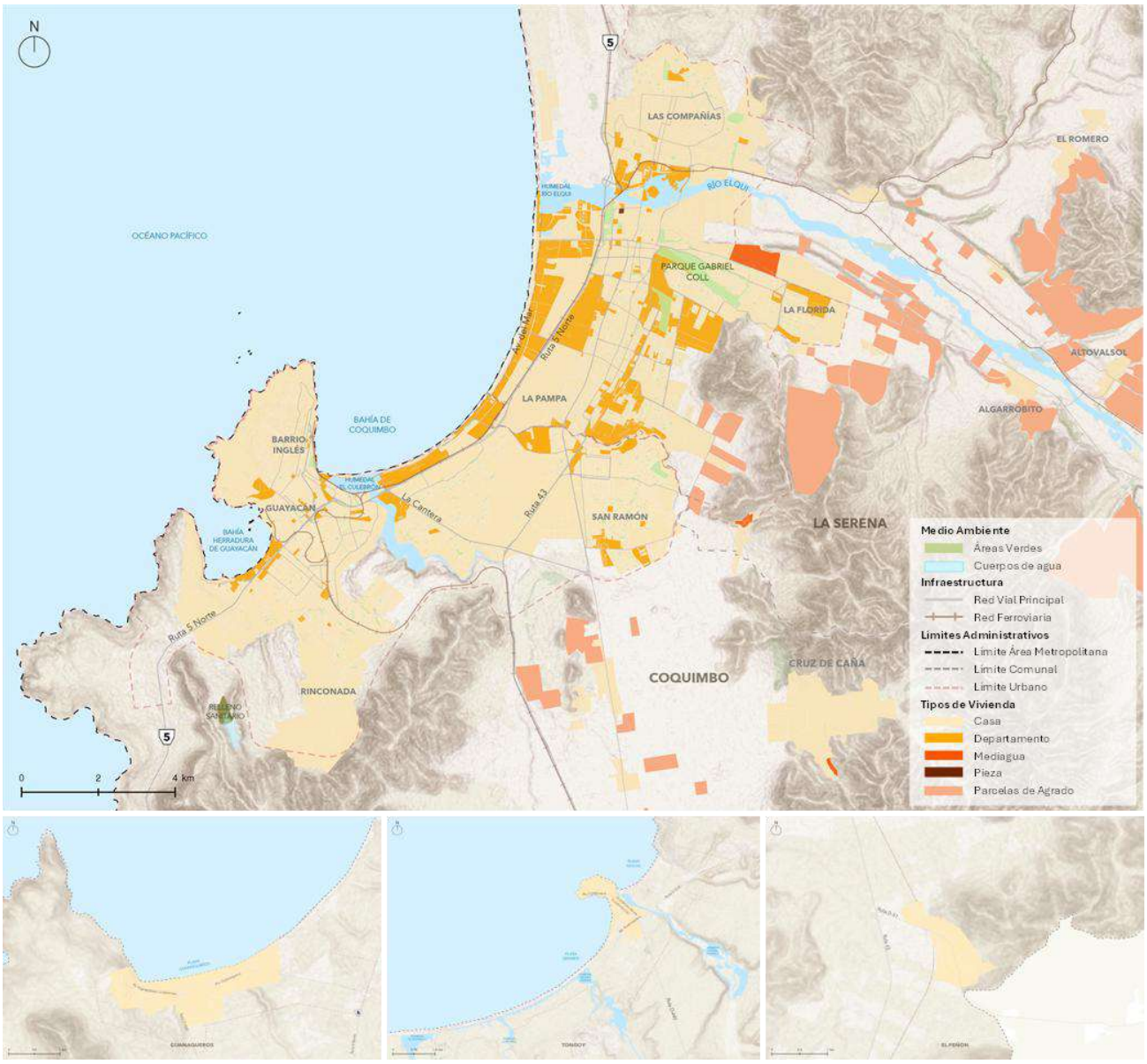
Tabla 78 Tipo de Vivienda en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Tipo Casa	Tipo Departamento	Tipo Pieza	Tipo Mediagua
AM LS-CQ	**175.807**	**44.940**	**329**	**552**
Urbano	150.661	43.767	325	390
Rural	25.146	1.173	4	162
Comuna de La Serena	**79.366**	**29.249**	**105**	**319**
Urbano	65.498	29.007	102	175
Rural	13.868	242	3	144
Comuna de Coquimbo	**96.441**	**15.691**	**224**	**233**
Urbano	85.163	14.760	223	215
Rural	11.278	931	1	18

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

Al desagregar por ámbito urbano y rural, se refuerza el carácter predominantemente urbano del AM LS-CQ: el 85,7% de las casas y el 97,4% de los departamentos se localizan en áreas urbanas. A escala comunal, si bien en ambos casos predomina la urbanización, destaca La Serena por una mayor proporción relativa de viviendas en suelo rural, donde el 17,5% de sus casas se emplazan en este ámbito, frente al 11,7% en Coquimbo.

Ilustración 156 Mapa de tipo de viviendas en las comunas del AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

Como se observa en el mapa anterior, la vivienda tipo casa se distribuye de manera amplia y extendida en los ámbitos urbano, periurbano y rural del AM LS-CQ, mientras que la vivienda tipo departamento se concentra en sectores específicos de la conurbación de La Serena–Coquimbo. En ambas comunas, los departamentos se localizan principalmente en el frente costero o en sus proximidades, particularmente en la Bahía de Coquimbo y Bahía de La Herradura. Asimismo, en La Serena se observa una mayor presencia de departamentos hacia sectores interiores, lo que evidencia un proceso de expansión de la densificación más allá del borde costero.

Densidad Habitacional

En términos generales, la distribución de la densidad habitacional en el AM LS-CQ presenta un patrón relativamente homogéneo, especialmente en el ámbito urbano, donde ambas comunas registran valores muy similares. Las diferencias observadas a escala metropolitana se explican principalmente por la distinta proporción de suelo urbano y rural en cada comuna, más que por contrastes significativos en la intensidad de ocupación del tejido urbano.

Dentro de este sistema, la densidad habitacional bruta metropolitana permite caracterizar la relación entre el total de viviendas y la superficie del AM LS-CQ, considerando tanto áreas urbanas como periurbanas y rurales. Bajo esta métrica, el AM LS-CQ registra un promedio de 0,67 Viv/ha, lo que da cuenta de un patrón de ocupación extensivo y de baja densidad. A nivel comunal, La Serena presenta la densidad bruta más baja (0,58 Viv/ha), mientras que Coquimbo alcanza la más alta (0,79 Viv/ha), evidenciando una mayor concentración relativa de viviendas en esta última.

Para un análisis más preciso, la densidad habitacional urbana considera exclusivamente las viviendas dentro del límite urbano, mientras que la densidad rural se calcula sobre aquellas localizadas en suelo rural. En el ámbito urbano, el AM LS-CQ alcanza un promedio de 10,61 Viv/ha, con valores prácticamente similares en ambas comunas (10,65 Viv/ha en La Serena y 10,57 Viv/ha en Coquimbo). En el ámbito rural, en tanto, se registran densidades significativamente menores, con un promedio metropolitano de 0,08 Viv/ha; Coquimbo presenta un valor levemente superior (0,09 Viv/ha) respecto de La Serena (0,079 Viv/ha), lo que en ambos casos refleja una baja intensidad de ocupación del suelo rural.

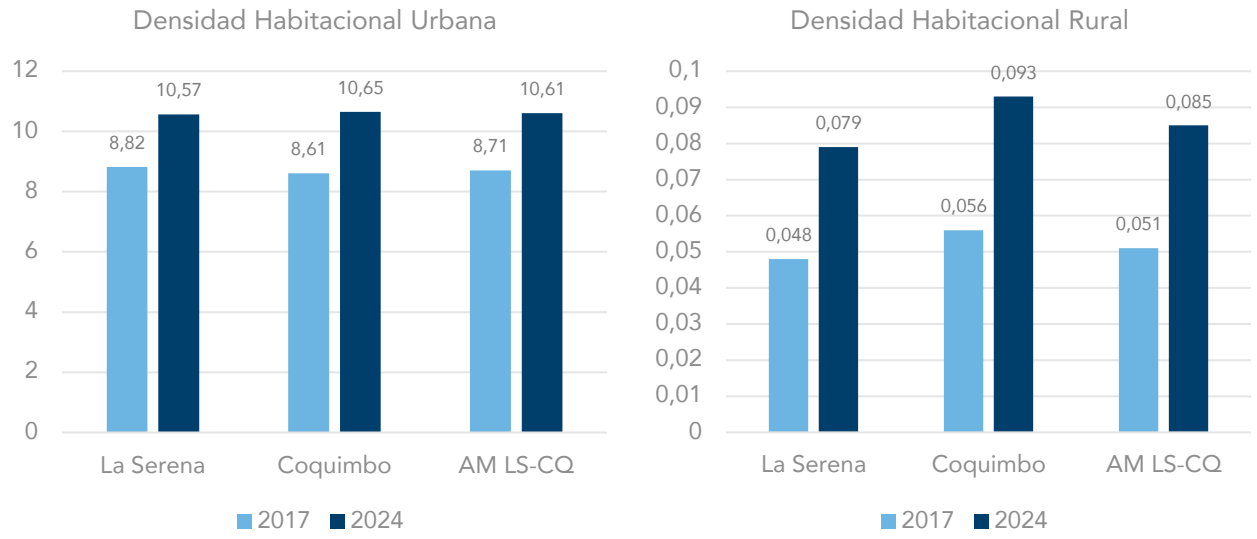
Tabla 79 Densidad habitacional en el AM LS-CQ, 2024

Unidad Territorial	Densidad Hab. Bruta	Densidad Hab. Urbana	Densidad Hab. Rural
AM LS-CQ	**0,67 Viv/ha**	**10,61 Viv/ha**	**0,08 Viv/ha**
Comuna de La Serena	0,58 Viv/ha	10,65 Viv/ha	0,079 Viv/ha
Comuna de Coquimbo	0,79 Viv/ha	10,57 Viv/ha	0,09 Viv/ha

Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2024 (INE, 2025)

Al comparar la densidad habitacional urbana y rural con el año 2017, en ambos casos se observa un aumento en el AM LS-CQ y las comunas que lo integran.

Ilustración 157 Evolución de la densidad habitacional urbana y rural en Viv/ha

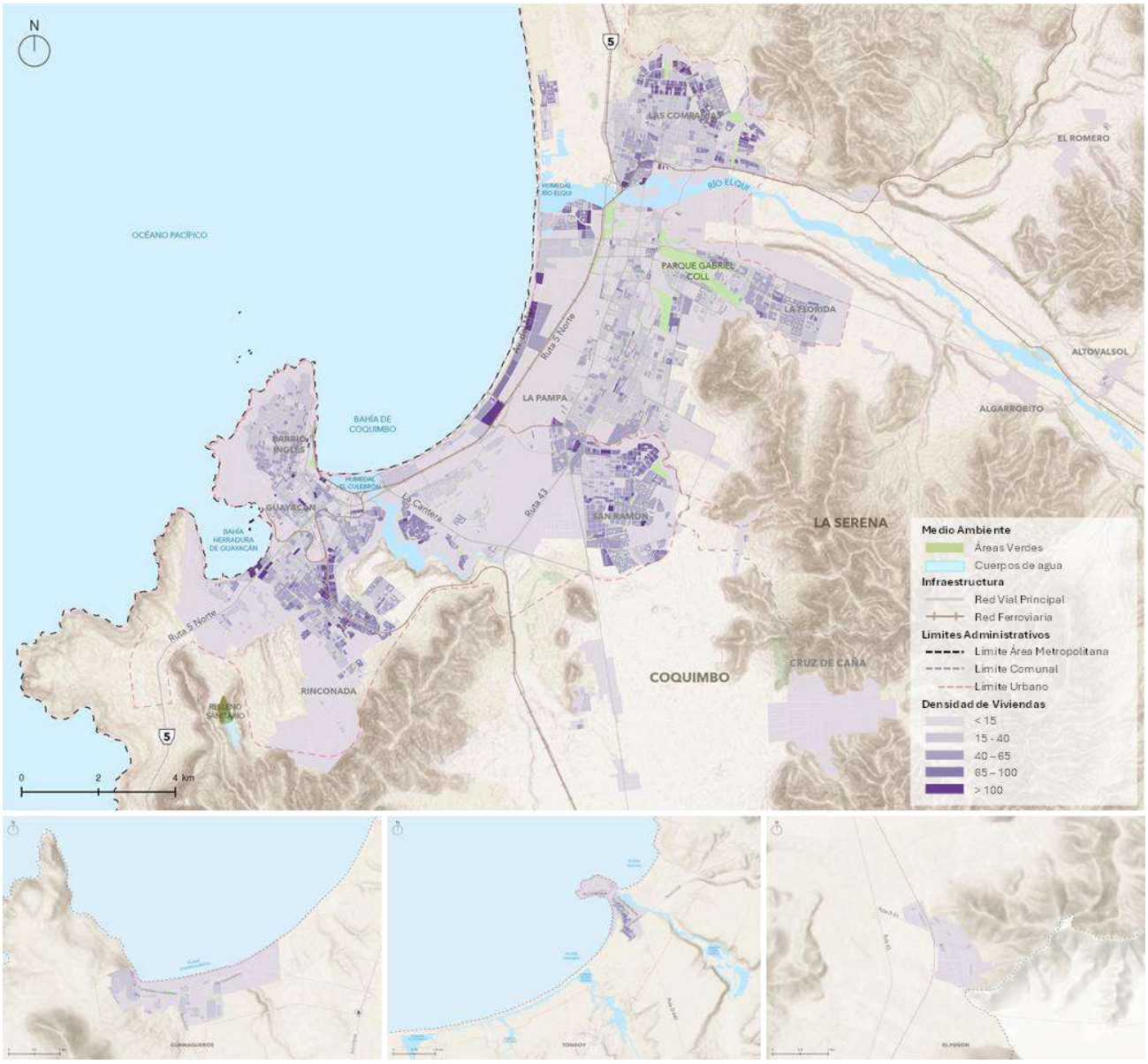


Fuente: IDOM con base en datos del Censo 2017 y 2024, INE.

Los valores antes señalados se reflejan en el mapa de distribución del área metropolitana de La Serena–Coquimbo, donde se observan sectores con densidades habitacionales superiores a 100 Viv/ha (por manzana) en ambas comunas, localizados casi exclusivamente dentro de la conurbación.

En el caso de La Serena, estas mayores concentraciones se ubican principalmente en Las Compañías y en el borde costero, mientras que en Coquimbo se identifican en sectores como Sindempart, La Herradura y Tierras Blancas, además de áreas puntuales del centro histórico. Adicionalmente, se registran densidades superiores a 65 Viv/ha en el sector de Tongoy, configurando un foco de mayor intensidad fuera de la conurbación principal.

Ilustración 158 Mapa de Densidad Habitacional en el AM LS-CQ por manzana

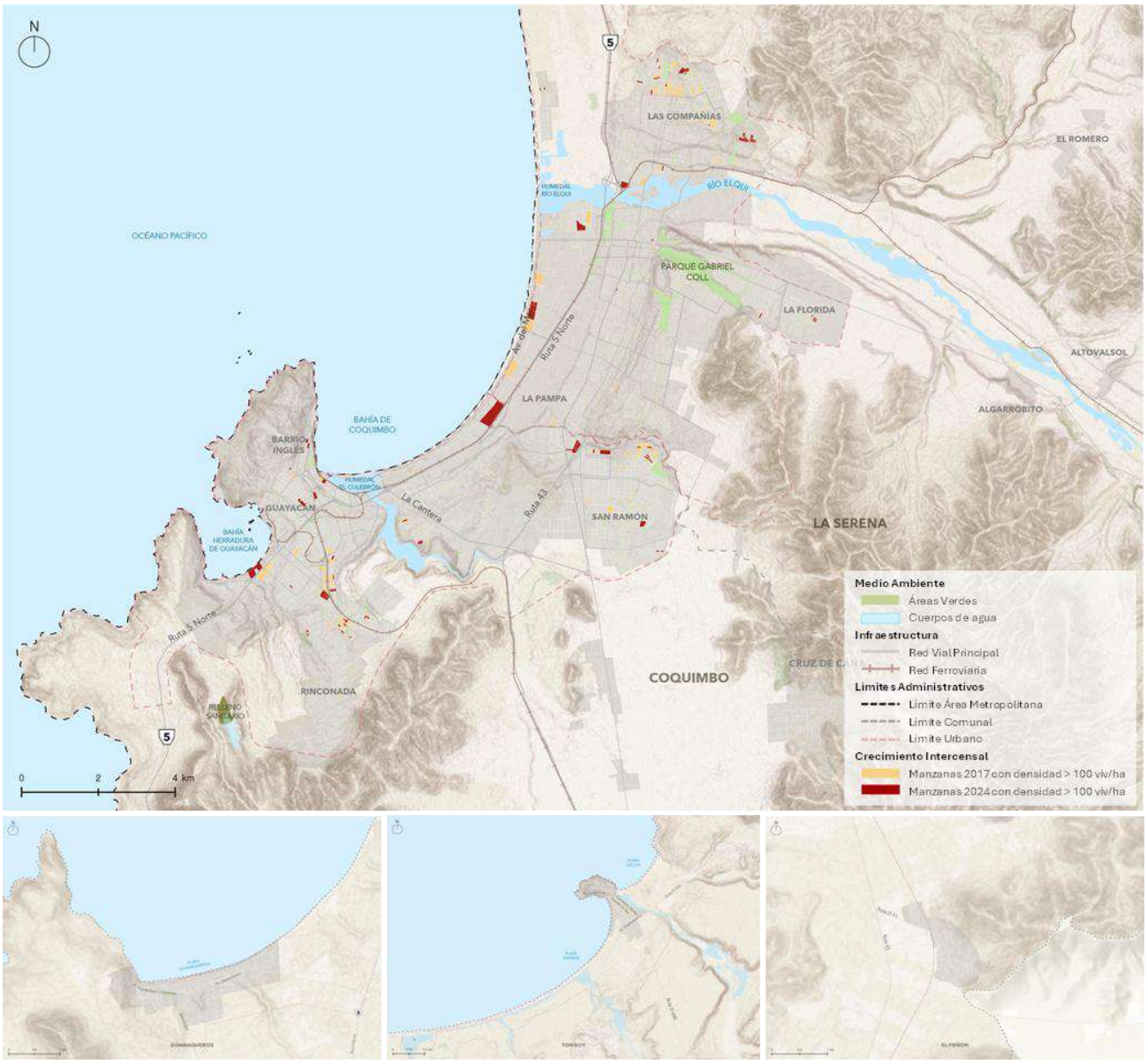


Fuente: IDOM con base en el Censo 2024 (INE, 2025)

Densidades Sobre 100 viv/ha en el Crecimiento Intercensal

El siguiente mapa identifica las manzanas que crecieron en el periodo intercensal 2017-2024 y que alcanzan densidades habitacionales superiores a 100 Viv/ha. Estas mantienen la misma tendencia observada previamente, con una concentración en el frente costero, el sector de Las Compañías, Tierras Blancas, y en torno a la Av. Portugal-Los Clarines.

Ilustración 159 Mapa de Densidades sobre las 100 viv/ha en el crecimiento intercensal



Fuente: IDOM con base en información del Censo 2017 y Censo 2024, INE

Viviendas y Condominios Sociales

Según el Catastro de Condominios Sociales del MINVU, en el AM LS-CQ se registran 23 condominios sociales, que totalizan 1.038 viviendas, y 218 conjuntos de vivienda social, que reúnen 24.153 viviendas, localizados en su mayoría dentro de la conurbación La Serena-Coquimbo.

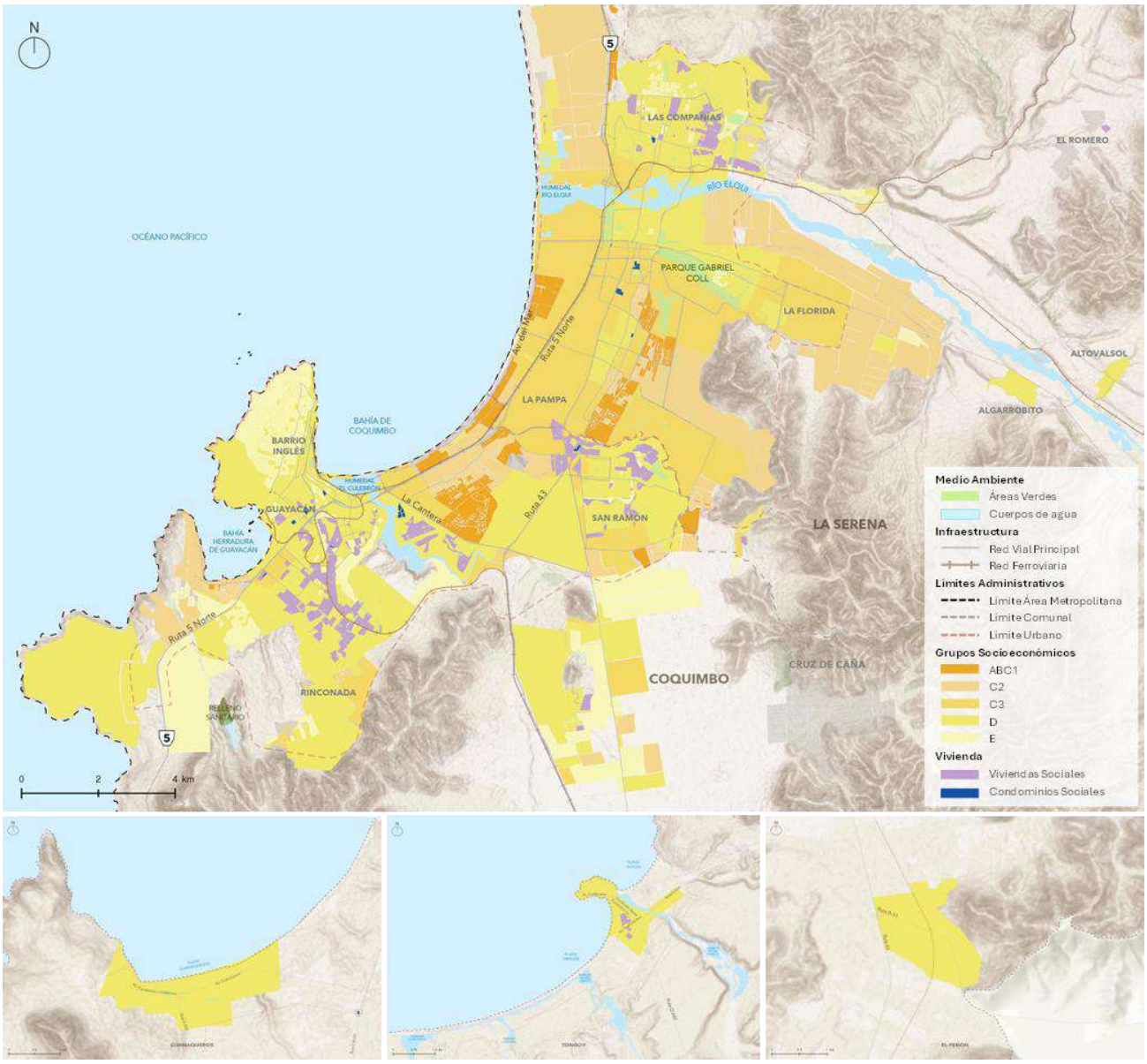
Tabla 80 Cantidad de Viviendas y Condominios Sociales

	Viviendas sociales			Condominios sociales		
Unidad Territorial	Cantidad	Viviendas	% de Viv.	Cantidad	Viviendas	% de Viv.
AM LS-CQ	218	24.153	100%	23	1.038	100%
Comuna de La Serena	46	3.989	16,5%	10	642	61,8%

Unidad Territorial	Viviendas sociales			Condominios sociales		
	Cantidad	Viviendas	% de Viv.	Cantidad	Viviendas	% de Viv.
Comuna de Coquimbo	172	20.164	83,5%	13	396	38,2%

Fuente: IDOM con base en información del MINVU, 2022

Ilustración 160 Mapa de Viviendas y Condominios Sociales en el Área Urbana de La Serena – Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Catastro Nacional de Viviendas Sociales y de Condominios Sociales del MINVU (2023)

La distribución comunal refuerza el rol de Coquimbo como principal receptor de este tipo de proyectos, debido a que concentra el 83,5% del total de viviendas sociales del AM LS-CQ. En el caso de los condominios sociales, si bien La Serena mantiene la mayor participación con el 61,8% de las viviendas en esta modalidad, la distribución es más equilibrada entre ambas comunas: Coquimbo reúne el 38,2% restante.

Esta tendencia se refleja en el mapa anterior, donde tanto condominios como viviendas sociales se agrupan principalmente en el sector norte de La Serena en Las Compañías y en el sector norte y centro de Coquimbo, en Tierras Blancas y en torno a la Av. Portugal-Los Clarines. En su mayoría, estos conjuntos de vivienda se localizan en sectores asociados a grupos socioeconómicos Vulnerables (D) o bien de Clase Media Baja (C3), lo que refleja un patrón territorial de localización de la vivienda subsidiada ligado a zonas con menor valor de suelo y mayor presencia de hogares vulnerables.

Proyección de Vivienda

Para analizar la proyección de vivienda en el área metropolitana, se utilizó información disponible de proyectos inmobiliarios al 2025 y los permisos de edificación desde 2017 hasta 2025, con el objetivo de conocer el comportamiento de la oferta de la vivienda en ejecución y programadas.

Proyectos Inmobiliarios

A partir de información de Portal Inmobiliario, se analizan los proyectos inmobiliarios registrados en el área metropolitana: condominios, edificios y parcelaciones.

Tabla 81 Proyectos Inmobiliarios en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Condominios	Edificios	Parcelaciones
AM LS-CQ	22	11	3
Comuna de La Serena	13	10	1
Comuna de Coquimbo	9	1	2

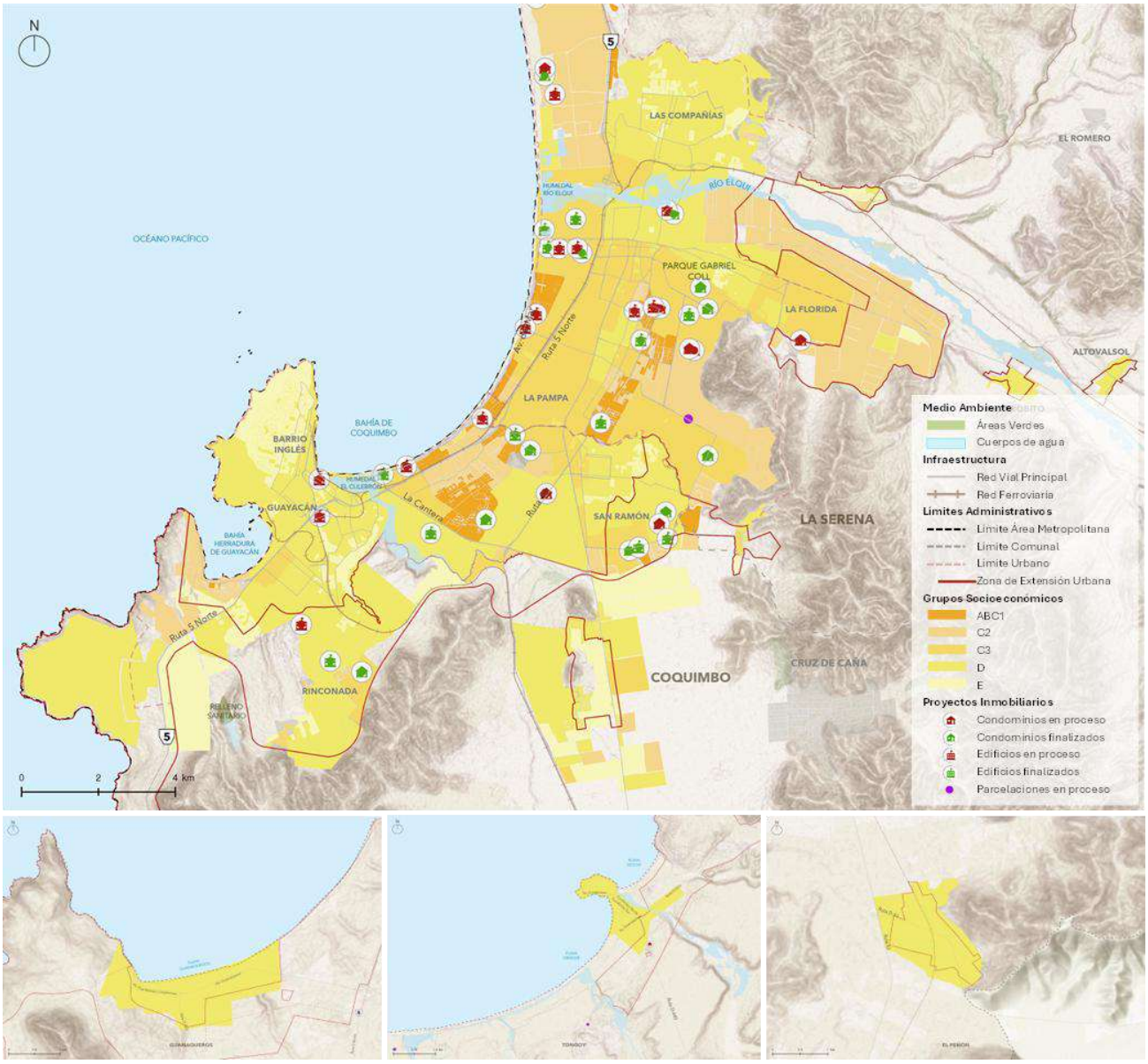
Fuente: IDOM con base en información de Portal Inmobiliario, 2025 y 2026

Según se indica en la tabla, la presencia de proyectos de condominios se concentra principalmente en La Serena, con 13 proyectos, y en segundo lugar en Coquimbo, con 9 proyectos. Por su parte, los proyectos inmobiliarios de edificios se localizan casi exclusivamente en la Serena, con 10 unidades, seguido en menor medida por Coquimbo, con solo 1 proyecto. Bajo esta misma tendencia, las parcelaciones proyectadas que se registran son 1 en La Serena y 2 en Coquimbo.

Como se observa en la ilustración, la distribución territorial de los proyectos inmobiliarios confirma estas tendencias. Aproximadamente el 90% de los proyectos se localiza dentro del área urbana consolidada, ya sea completando vacíos urbanos dentro de la trama metropolitana o promoviendo la densificación residencial en sectores ya urbanizados.

En términos espaciales, La Serena concentra la mayor parte de los proyectos de condominios, especialmente hacia el centro comunal y frente costero, mientras que Coquimbo presenta proyectos más aislados y dispersos, localizados cerca del límite urbano y las zonas de extensión urbana.

Ilustración 161 Mapa de Proyectos inmobiliarios en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



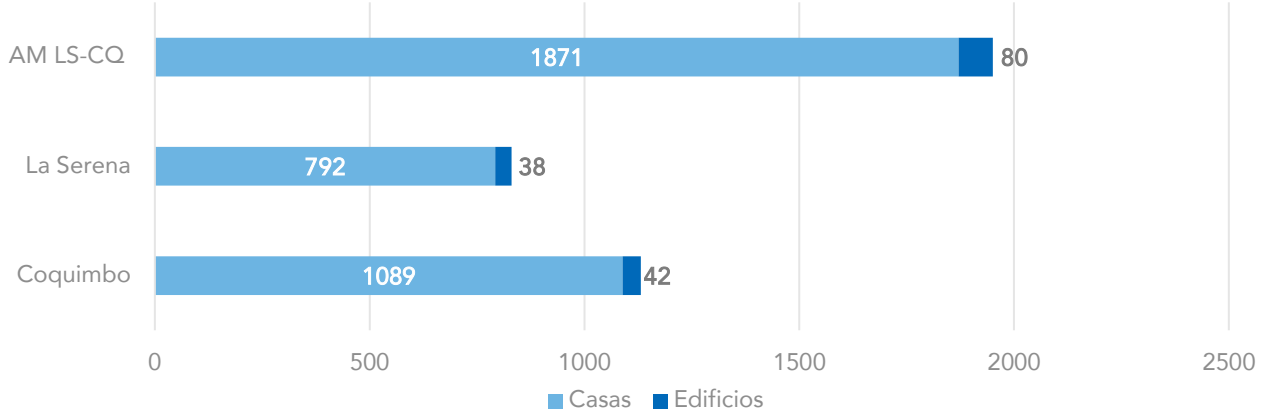
Fuente: IDOM con base en Portal Inmobiliario, 2025 y 2026

Asimismo, la ilustración permite observar la relación entre los proyectos inmobiliarios y los grupos socioeconómicos predominantes en el área metropolitana de La Serena–Coquimbo. La mayor parte de los proyectos en Coquimbo se emplazan en sectores donde predominan los grupos Vulnerables (D) y de Clase Media Baja (C3), lo que refleja un patrón territorial de localización de la oferta inmobiliaria en zonas con menor valor de suelo y mayor presencia de hogares de ingresos bajos y medios. Sin embargo, se aprecia una situación distinta en algunos sectores de La Serena, donde varios proyectos de edificios y condominios se ubican en manzanas con predominio de grupos ABC1 y C2, evidenciando un patrón de localización asociado a nichos residenciales de mayor ingreso y una oferta inmobiliaria diferenciada.

Permisos de Edificación

Al analizar los permisos de edificación en el último periodo censal de 2017-2024, se puede observar una fuerte concentración de nuevas viviendas en el área metropolitana, en su mayoría asociadas a casas en ambas comunas, según se observa en el gráfico.

Ilustración 162 Permisos de edificación habitacional de casas y edificios en el AM LS-CQ, 2017-2024

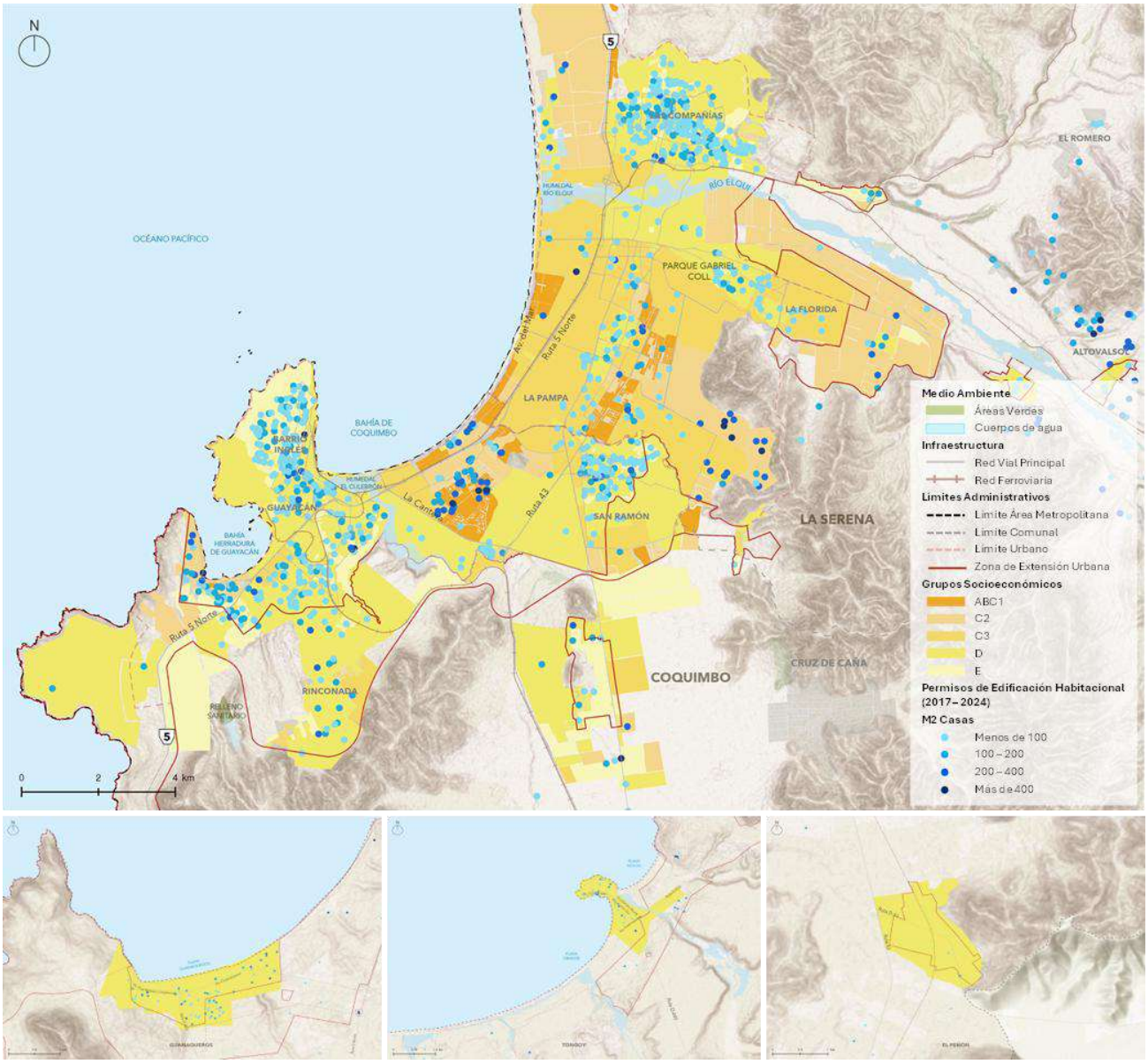


Fuente: IDOM con base en el INE (2024)

En total, el AM LS-CQ registra 1.871 permisos para casas y 80 para edificios, lo que confirma la tendencia hacia la expansión residencial de baja densidad. La Comuna de Coquimbo concentra la mayor parte de las casas con 1.079 permisos, mientras que La Serena aporta 792. En cuanto a edificios, la distribución es más equilibrada: 42 permisos en Coquimbo y 38 en La Serena.

En la siguiente ilustración, se puede observar la distribución de los permisos de edificación para construir casas en el territorio metropolitano, junto con los rangos de superficie construida de estas viviendas. Esta representación permite identificar espacialmente dónde se localizan las unidades de mayor y menor tamaño y, de manera complementaria, relacionarlas con los grupos socioeconómicos predominantes y las zonas de extensión urbana establecidas en los instrumentos de planificación.

Ilustración 163 Mapa de Permisos de edificación habitacional de casas en el AM LS-CQ de 2017 - 2024



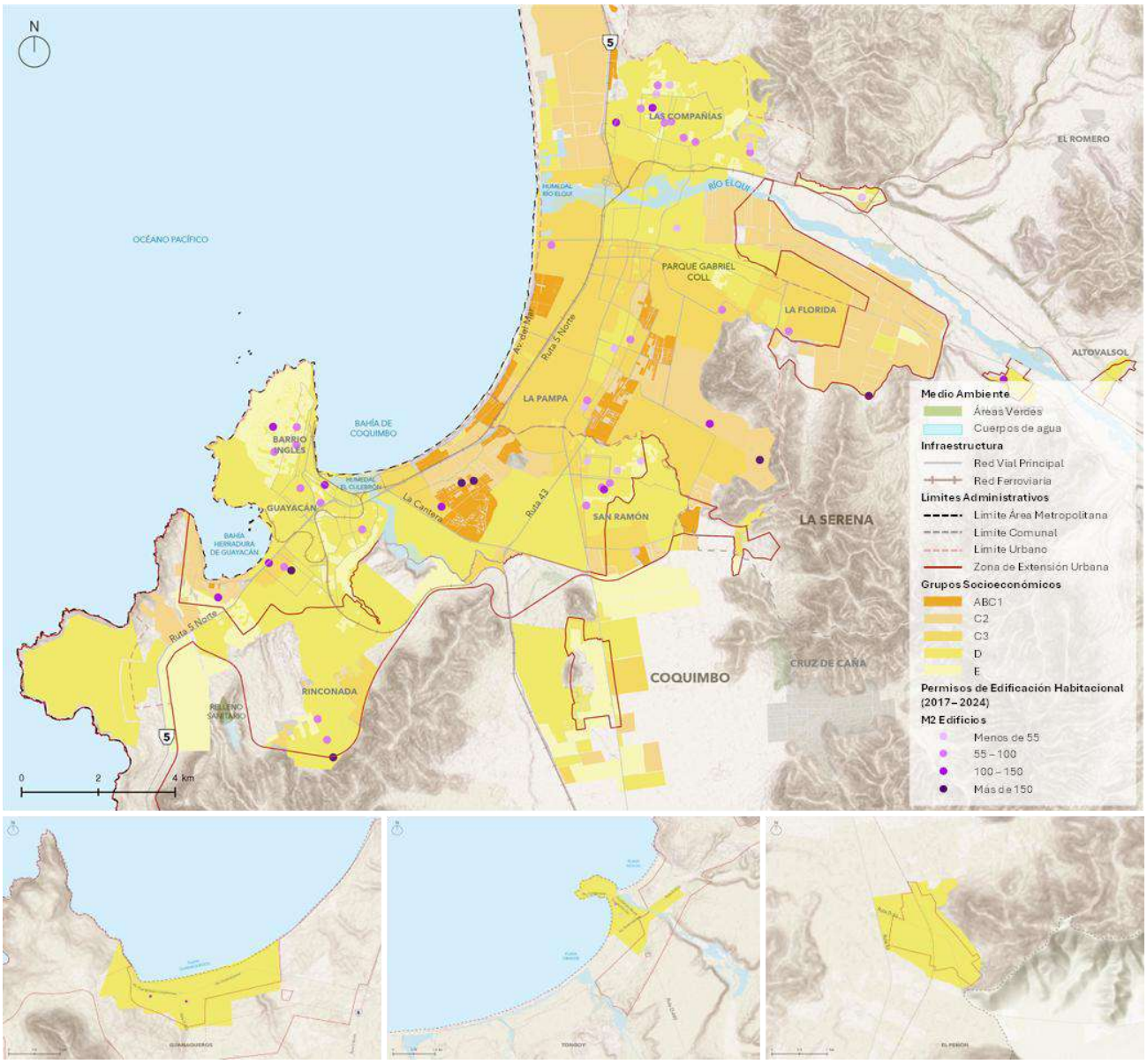
Fuente: IDOM con base en el INE (2024)

Por una parte, la mayoría de los permisos de edificación tipo casa se concentran en el área urbana consolidada, aunque destacan sectores de Coquimbo con presencia en zonas de extensión urbana y áreas en la península, evidenciando procesos de urbanización dispersa. También cabe destacar la presencia de permisos de edificación en Guanaqueros y Tongoy, a diferencia de El Peñón. En La Serena, los permisos de casas se localizan de manera concentrada hacia el interior y en el sector de Las Compañías.

Tal como ocurre en la mayoría de los sistemas urbanos latinoamericanos, entre mayor sea el tamaño de la vivienda, mayor es el nivel socioeconómico de quienes la adquieren, y estas normalmente se ubican en sectores de ingresos medios y altos.

En el caso del AM LS-CQ, este patrón también se replica: las viviendas de menor superficie se concentran en sectores asociados a los grupos socioeconómicos Vulnerable (D) y Clase Media Baja (C3), mientras que aquellas de mayor tamaño se localizan en áreas vinculadas a los grupos ABC1 y C2.

Ilustración 164 Mapa de Permisos de edificación habitacional de edificios en el AM LS-CQ de 2017 - 2024



Fuente: IDOM con base en el INE (2024)

En cuanto a permisos de edificios, en el periodo 2017-2025 estos se registran únicamente en la conurbación La Serena-Coquimbo, y casi en su totalidad dentro del área urbana consolidada, tanto hacia el frente costero como de manera dispersa hacia el interior. Al contrastarlo con la distribución socioeconómica, se observa que en su mayoría se ubican en sectores C3 y C2, asociadas a departamentos de tamaño medio.

Vivienda Informal

Para la localización de vivienda informal, se utilizó información actualizada del Catastro Nacional de Campamentos del MINVU 2024. Un campamento se entiende como "*asentamientos de 8 o más hogares que habitan en posesión irregular un terreno, con carencia de al menos uno de los tres servicios básicos (electricidad, agua potable y sistema de alcantarillado), cuyas viviendas son precarias, y se encuentran agrupadas y contiguas*", según establece la definición del MINVU.

En el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo se registran 25 campamentos, que reúnen un total de 1.150 hogares, distribuidos en una superficie de 138,81 hectáreas. Por su parte, en La Serena se registran 8 campamentos, con un total de 470 hogares distribuidos en 72,38 hectáreas. En el caso de Coquimbo, la comuna registra 17 campamentos, con un total de 680 hogares en una superficie de 66,42 hectáreas. Esto evidencia una alta concentración de campamentos en Coquimbo, sin embargo, aunque el número de hogares es mayor al de La Serena, la superficie ocupada es menor, lo que sugiere una mayor densidad de ocupación.

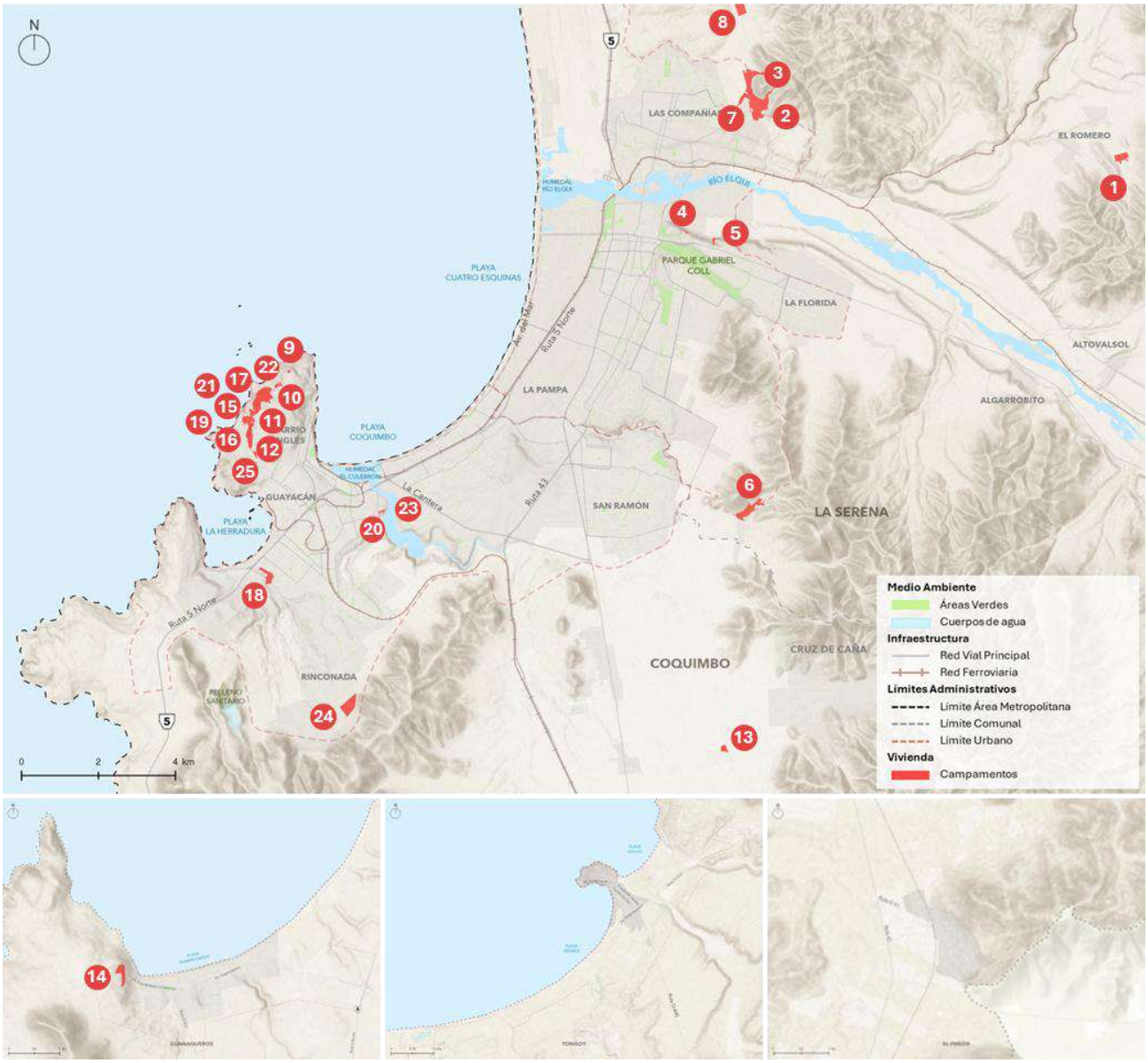
Tabla 82 Registro de Campamentos en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Campamento	Catastro	N° hogares	Superficie (ha)	Estrategia
AM LS-CQ	25	2011-2024	1.150	138,81	-
Comuna de La Serena	1. Los Calices del Romero	2011	10	6,73	Relocalización
	2. Quebrada Desierto Florido	2019	98	14,40	Relocalización
	3. Tierras Añañucas	2019	65	23,80	Relocalización
	4. Ladera Alfalfares	2019	13	0,48	Relocalización
	5. Ladera Norte	2019	22	1,43	Relocalización
	6. Huachalalume	2022	84	13,02	Radicación
	7. El Triunfo	2022	98	4,86	Relocalización
	8. Varilla 4	2024	80	7,63	En Evaluación
Comuna de Coquimbo	9. Eben Ezer	2011	9	0,49	Relocalización
	10. Camino Al Mar	2011	46	1,03	Radicación
	11. Vista Al Mar y La Batea	2011	70	3,80	Radicación
	12. Sol del Pacífico	2011	37	3,35	Radicación
	13. Villa La Cruz	2011	24	2,50	Radicación
	14. San Pedro	2019	31	4,06	Radicación
	15. Newell Kallfu	2019	26	3,21	Radicación
	16. El Remanso	2019	59	2,42	Radicación
	17. Los Changos	2019	182	20,29	Radicación

Unidad Territorial	Campamento	Catastro	N° hogares	Superficie (ha)	Estrategia
	18. Quebrada Las Rosas II	2019	54	6,50	Relocalización
	19. Las Añañucas	2022	14	0,33	Relocalización
	20. Culebrón 2	2022	12	0,87	Relocalización
	21. Entre Rocas	2022	38	2,47	Redefinición
	22. Padre Hurtado	2022	25	0,49	Redefinición
	23. El Culebrón	2024	0	0,90	En Evaluación
	24. La Rinconada el Sauce	2024	14	12,64	En Evaluación
	25. Nuevo Comienzo	2024	39	0,99	En Evaluación

Fuente: IDOM, en base a Catastro Nacional de Campamentos del MINVU 2024

Ilustración 165 Mapa de Campamentos en el Área Metropolitana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Catastro Nacional de Campamentos del MINVU (2024)

Como se observa en la ilustración anterior, existen dos sectores que agrupan múltiples campamentos. En La Serena, el sector nororiente de Las Compañías agrupa 3 campamentos –El Triunfo, Tierras Añañucas y Quebrada Desierto Florido– los cuales registran en conjunto 261 hogares equivalentes al 23% del total en el AM LS-CQ, distribuidos en una superficie de 43,07 ha (31% del total).

En Coquimbo, hacia el borde de la península, se localizan 11 campamentos –Eben Ezer, Padre Hurtado, Camino Al Mar, Los Changos, Vista Al Mar y La Batea, Entre Rocas, Las Añañucas, Newell Kallfu, El Remanso, Sol del Pacífico y Nuevo Comienzo– los cuales registran en conjunto 545 hogares, equivalentes al 47% del total en el AM LS-CQ. Sin embargo, se distribuyen en una superficie de 38,92 ha (28% del total), inferior al caso de La Serena, lo que sugiere una mayor densidad de ocupación.

Ilustración 166 Agrupación de campamentos en La Serena y Coquimbo

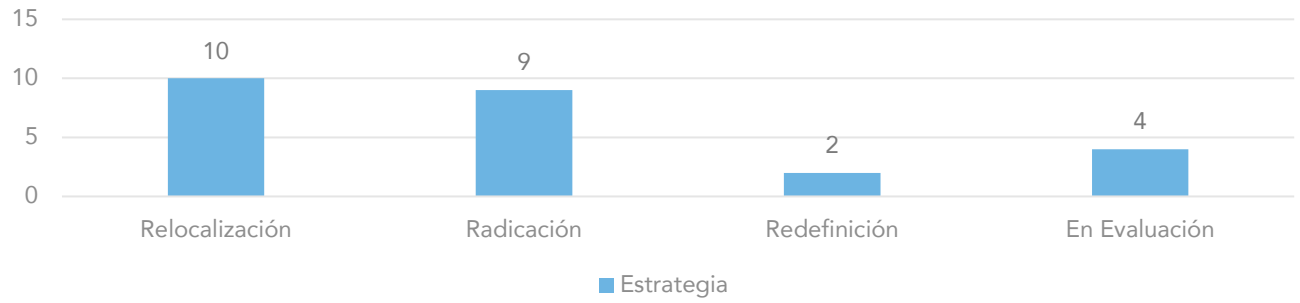
Fuente: IDOM

El resto de los campamentos existentes se distribuyen de manera dispersa en el territorio urbano y rural del área metropolitana. Cabe señalar, que el único campamento fuera del área conurbada de La Serena-Coquimbo se ubica en Guanaqueros; el campamento San Pedro registra 31 hogares distribuidos en una superficie de 4,06 ha, identificado con estrategia de radicación.

Por otro lado, 10 de los campamentos identificados están registrados por el MINVU con una estrategia de relocalización, constituyendo parte del déficit de vivienda existente. En similar cantidad, se registran 9 campamentos con estrategia de radicación. Por otro lado, se registran 4

campamentos en evaluación, debido a que fueron recientemente identificados en la actualización del catastro 2024.

Ilustración 167 Estrategia para campamentos en el AM LS-CQ

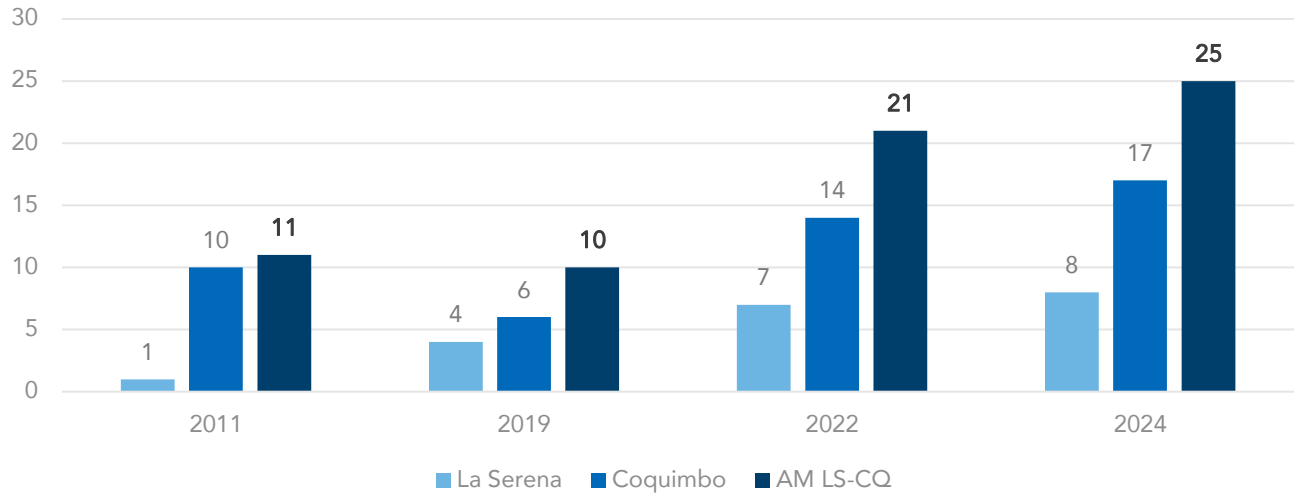


Fuente: IDOM en base a Catastro Nacional de Campamentos 2024

Evolución de Campamentos 2011-2024

La evolución de campamentos entre los catastros del 2011, 2019, 2022 y la actualización de 2024 muestra un aumento progresivo en el área metropolitana. Destaca especialmente el periodo entre 2019 y 2022, durante el cual la cifra prácticamente se duplica, coincidiendo con los efectos sociales y económicos asociados a la pandemia de Covid-19. Asimismo, persiste la histórica diferencia entre Coquimbo y La Serena en cuanto al número de campamentos registrados, tendencia que se mantiene en todos los catastros analizados.

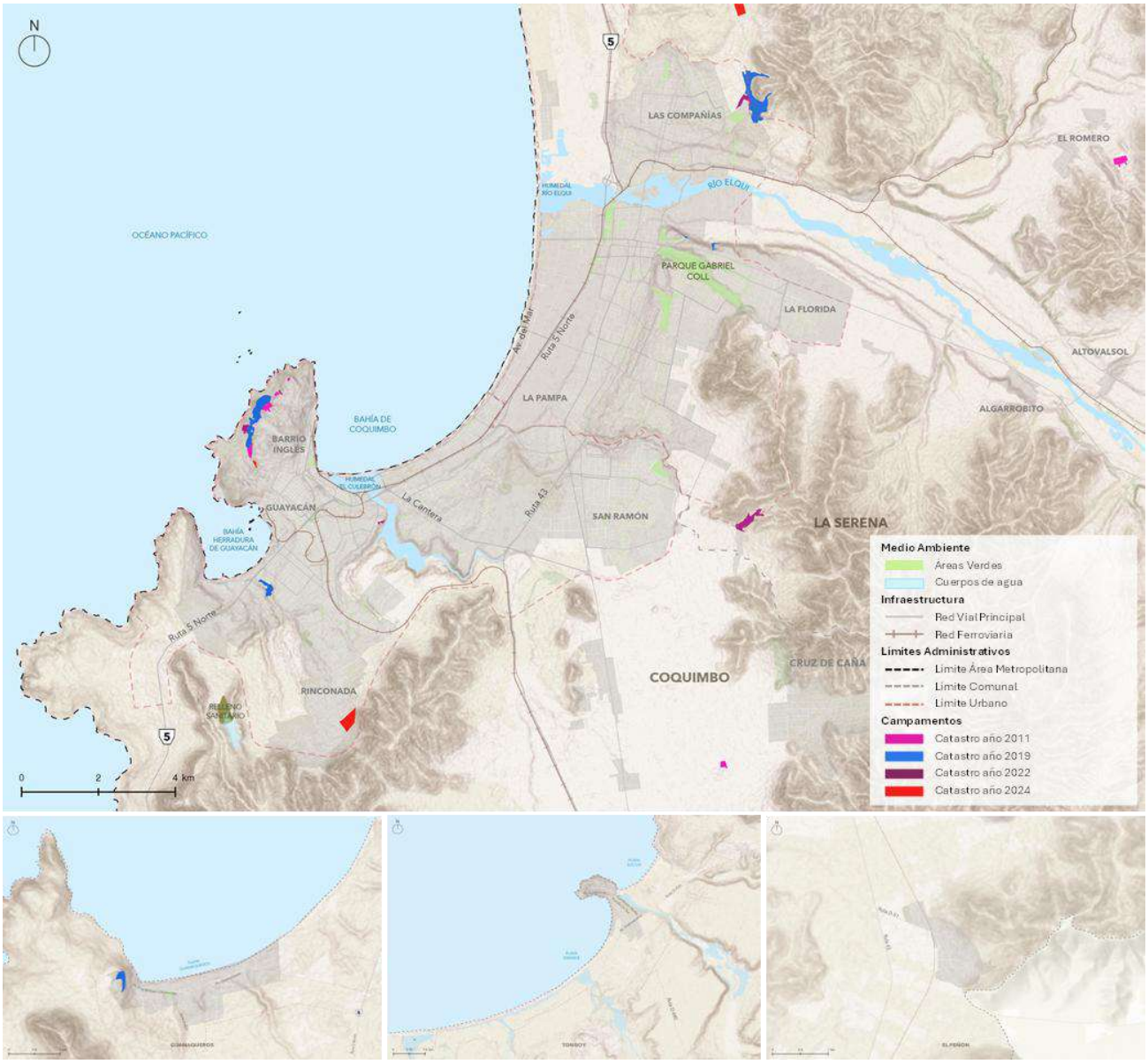
Ilustración 168 Evolución de Campamentos 2011-2024



Fuente: IDOM en base a Catastro Nacional de Campamentos 2024

Según los registros del Catastro Nacional de Campamentos del MINVU, de los campamentos registrados actualmente, 6 pertenecen al catastro del 2011, 9 del 2019, y 10 fueron identificados en el catastro de 2022 y la actualización 2024. Esto se puede observar en la siguiente ilustración.

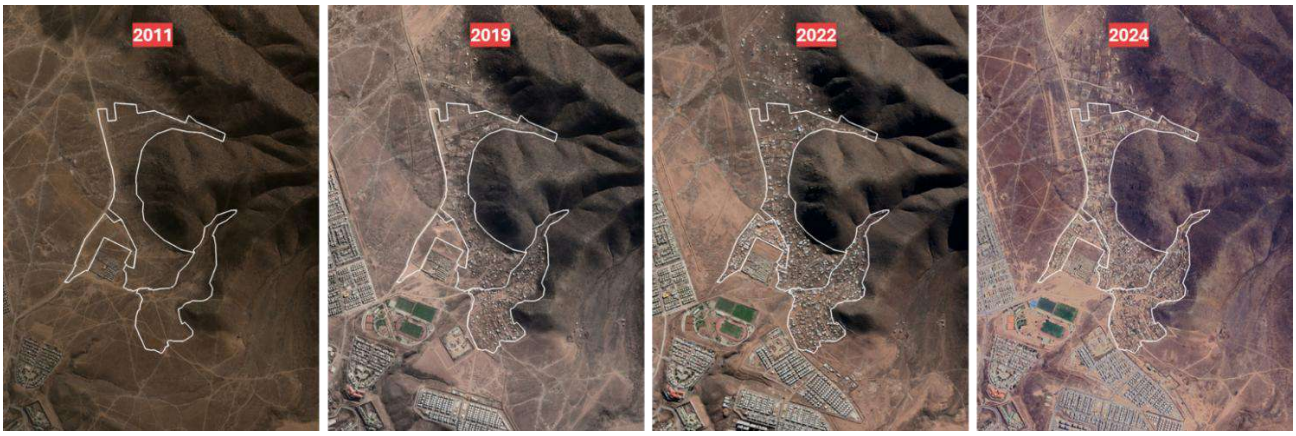
Ilustración 169 Mapa de Campamentos por año catastral en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en el Catastro Nacional de Campamentos del MINVU (2024)

En los sectores de mayor agrupación de campamentos, ha aumentado progresivamente la superficie ocupada y número de hogares entre 2011 al 2024. En el caso de La Serena, este comienza a visualizar en el catastro de 2019, con el campamento Tierras Añañucas y Quebrada del Desierto Florido, sumándose en el catastro de 2022 el campamento El Triunfo. En conjunto, constituyen tres campamentos en expansión con estrategia de relocalización.

Ilustración 170 Evolución conjunto de campamentos en La Serena, 2011-2024



Fuente: IDOM

En el caso de la agrupación de campamentos en la península de Coquimbo, en 2011 se visualizaban 4 de los 11 campamentos que existen actualmente (Vista Al Mar y La Batea, Camino Al Mar, Sol del Pacífico y Eben Ezer). En 2019 se incorporan 3 campamentos, Newell Kallfu, El Remanso y Los Changos, éste último constituye uno de los más grandes en cantidad y superficie de la comuna. En 2022 y 2024 se suman 4 nuevos campamentos de menor tamaño que los existentes. En conjunto, constituyen 11 campamentos, algunos todavía en expansión, con estrategias mixtas de radicación y relocalización.

Ilustración 171 Evolución conjunto de campamentos en Coquimbo, 2011-2024

Fuente: IDOM

Déficit Habitacional

El déficit habitacional[57] se analizará de manera cuantitativa y cualitativa en el AM LS-CQ, con base en información del Censo 2024, procesada por el Centro de Estudios de Ciudad y Territorio del MINVU.

Déficit Habitacional Cuantitativo

El déficit habitacional cuantitativo corresponde al número de viviendas que deben ser provistas por la política pública para hogares que no cuentan con una vivienda propia adecuada. Este déficit constituye un indicador que estima la necesidad de nuevas unidades habitacionales a partir de la suma de cuatro componentes:

- **Vivienda irrecuperable:** aquellas cuya materialidad o tipo constructivo impide su reparación.
- **Hogares allegados:** personas o grupos que comparten una vivienda, pero que presentan un presupuesto independiente.
- **Núcleos allegados hacinados:** persona o grupo familiar que cohabitan con otros, identificados como un núcleo familiar independiente y que, además, viven en condiciones de hacinamiento.
- **Viviendas con hacinamiento no ampliable:** viviendas hacinadas cuyos residentes no pueden ampliarlas debido al tipo de vivienda (departamento o pieza) o tenencia (arriendo).

Con base en la información del MINVU (2022), en el AM LS-CQ existe un déficit habitacional cuantitativo de 9.375 viviendas, equivalente al 55,6% del déficit regional de Coquimbo (16.850). De este total, alrededor del 51,3% corresponde a hogares allegados, un 25,7% a núcleos allegados hacinados, un 6,6% a viviendas no ampliables y un 16,4% a viviendas irrecuperables.

Se identifica una distribución relativamente equilibrada entre las dos comunas: Coquimbo concentra el 51,8% del déficit metropolitano con 4.858 viviendas, mientras que La Serena aporta el 48,2% con 4.517 viviendas. En ambas comunas, el componente más significativo corresponde a los hogares allegados, lo que refleja la presión habitacional derivada de la convivencia de múltiples núcleos familiares en una misma vivienda.

[57] Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). (s.f.). Centro de Estudios de Ciudad y Territorio. Obtenido de https://centrodeestudios.minvu.gob.cl/resultados/?_sft_categoria_repositorio=demanda-y-deficit-habitacional

Tabla 83 Déficit Habitacional Cuantitativo

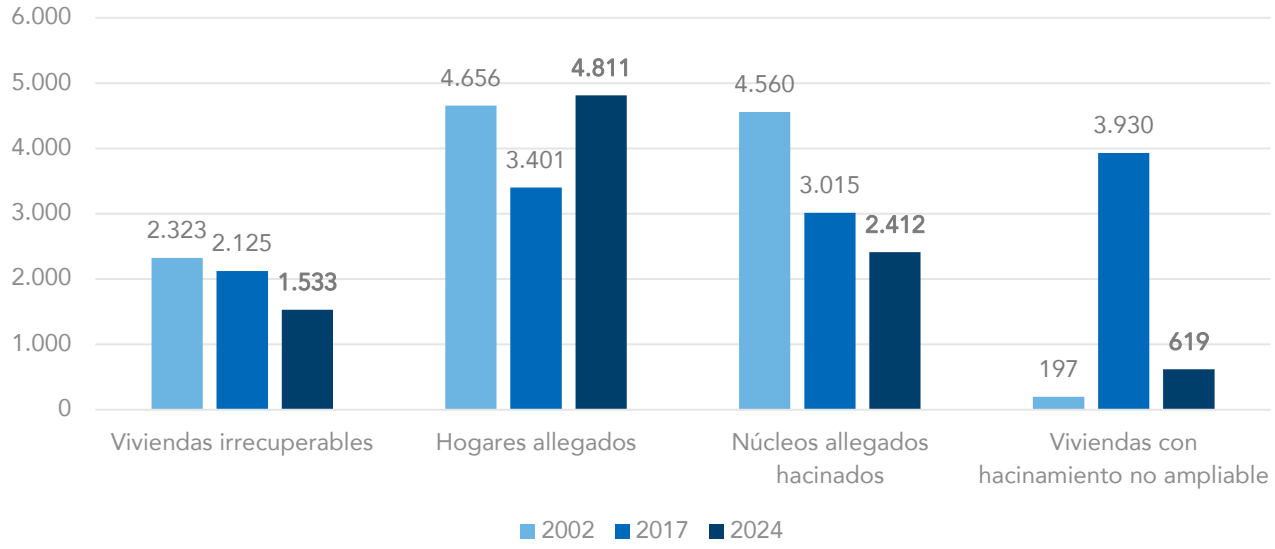
Unidad Territorial	Viviendas irrecuperables	Hogares allegados	Allegados hacinados	Viv. con hac. No ampliable	Déficit Habitacional
Región de Coquimbo	4.556	7.420	4.167	707	16.850
AM LS-CQ	**1.533**	**4.811**	**2.412**	**619**	**9.375**
Comuna de La Serena	762	2.325	1.058	372	4.517
Comuna de Coquimbo	771	2.486	1.354	247	4.858

Fuente: IDOM con base en el Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, MINVU

Si bien la mayoría de las políticas públicas de vivienda a nivel nacional buscar disminuir el déficit habitacional, persisten diferencias en el ritmo de la disminución entre comunas y dentro del área metropolitana.

Entre 2002 y 2024, el déficit habitacional del AM LS-CQ disminuye de 11.736 a 9.375 viviendas, aunque en el último periodo intercensal se observa un leve repunte respecto de 2017 (8.934 a 9.375). Según la desagregación por tipología, la trayectoria no es lineal: mientras disminuyen las viviendas irrecuperables (de 2.323 en 2002 a 1.533 en 2024) y los núcleos allegados hacinados (de 4.560 a 2.412), el repunte reciente se explica principalmente por el aumento de hogares allegados, que pasa de 3.401 en 2017 a 4.811 en 2024. En paralelo, el hacinamiento no ampliable presenta un comportamiento particular: era marginal en 2002 (197), se vuelve muy relevante en 2017 (3.930) y luego disminuye en 2024 (619), por lo que su peso en el aumento reciente del déficit es menor frente al allegamiento.

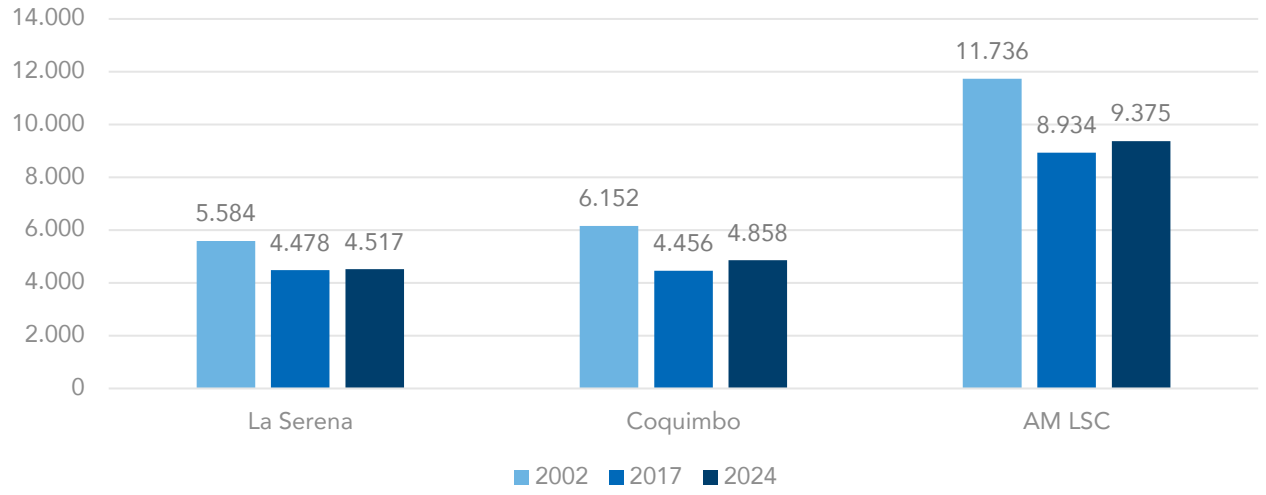
Ilustración 172 Evolución Déficit Habitacional Cuantitativo en el AM LS-CQ según tipología, 2002-2024



Fuente: IDOM con base en el Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, MINVU

A escala comunal, tanto La Serena como Coquimbo reducen su déficit entre 2002 y 2017, pero luego muestran estabilización con alzas diferenciadas. La Serena disminuye de 5.584 (2002) a 4.478 (2017) y se mantiene prácticamente estable en 2024 (4.517, +39). Coquimbo, en cambio, baja de 6.152 (2002) a 4.456 (2017), pero registra un repunte más marcado en 2024 (4.858, +402). En conjunto, los datos sugieren que la reducción del déficit responde a la disminución de componentes asociados a precariedad y hacinamiento, mientras que el aumento reciente se vincula principalmente a presiones de cohabitación/allegamiento, indicando un tensionamiento del acceso a vivienda adecuada pese a la mejora en otras dimensiones del déficit.

Ilustración 173 Evolución Déficit Habitacional Cuantitativo en comunas del AM LS-CQ, 2002-2024



Fuente: IDOM con base en el Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, MINVU

Déficit Habitacional Cualitativo

El déficit habitacional cualitativo corresponde a las carencias que afectan las condiciones de habitabilidad de las viviendas, como problemas de materialidad, saneamiento, disponibilidad de espacio, y que requieren mejorar o adecuar su vivienda existente no reemplazarla. Este déficit se calcula considerando las viviendas que presentan al menos uno de los siguientes tres requerimientos:

- **De mejoramiento**: viviendas con materialidad recuperable, es decir, que pueden ser mejoradas
- **De ampliación:** viviendas con hacinamiento y que pueden ampliarse. Excluye departamentos, piezas o viviendas arrendadas
- **De acceso a servicios sanitarios básicos**: viviendas con al menos una carencia en disponibilidad de agua, origen de agua o sistema higiénico.

Con base en información del Censo 2024, el déficit cualitativo del AM LS-CQ es de 24.255 viviendas, equivalente al 43,8% del déficit regional de Coquimbo (55.327). De este total, el 63,5% requiere mejoramiento material de vivienda (15.393 viviendas), un 40% acceso a servicios sanitarios (9.702 viviendas) y un 10,7% ampliación (2.586 viviendas).

Al igual que el déficit cuantitativo, se identifica una alta concentración en Coquimbo que aporta el 56,9% del déficit metropolitano con 13.800 viviendas, debido a que reúne la mayor parte de los requerimientos. En menor medida, le sigue La Serena con un 43,1% (10.455 viviendas), reflejando también una carga significativa de necesidades cualitativas en su parque habitacional.

Tabla 84 Déficit Habitacional Cualitativo

Unidad Territorial	Mejoramiento Material	Ampliación	Acceso a servicios sanitarios	Déficit Cualitativo
Región de Coquimbo	39.445	4.786	20.774	55.327
AM LS-CQ	**15.393**	**2.586**	**9.702**	**24.255**
Comuna de La Serena	6.788	1.087	4.144	10.455
Comuna de Coquimbo	8.605	1.499	5.558	13.800

* Total de viviendas con al menos un requerimiento (mejoramiento material, ampliación y/o acceso a servicios sanitarios.

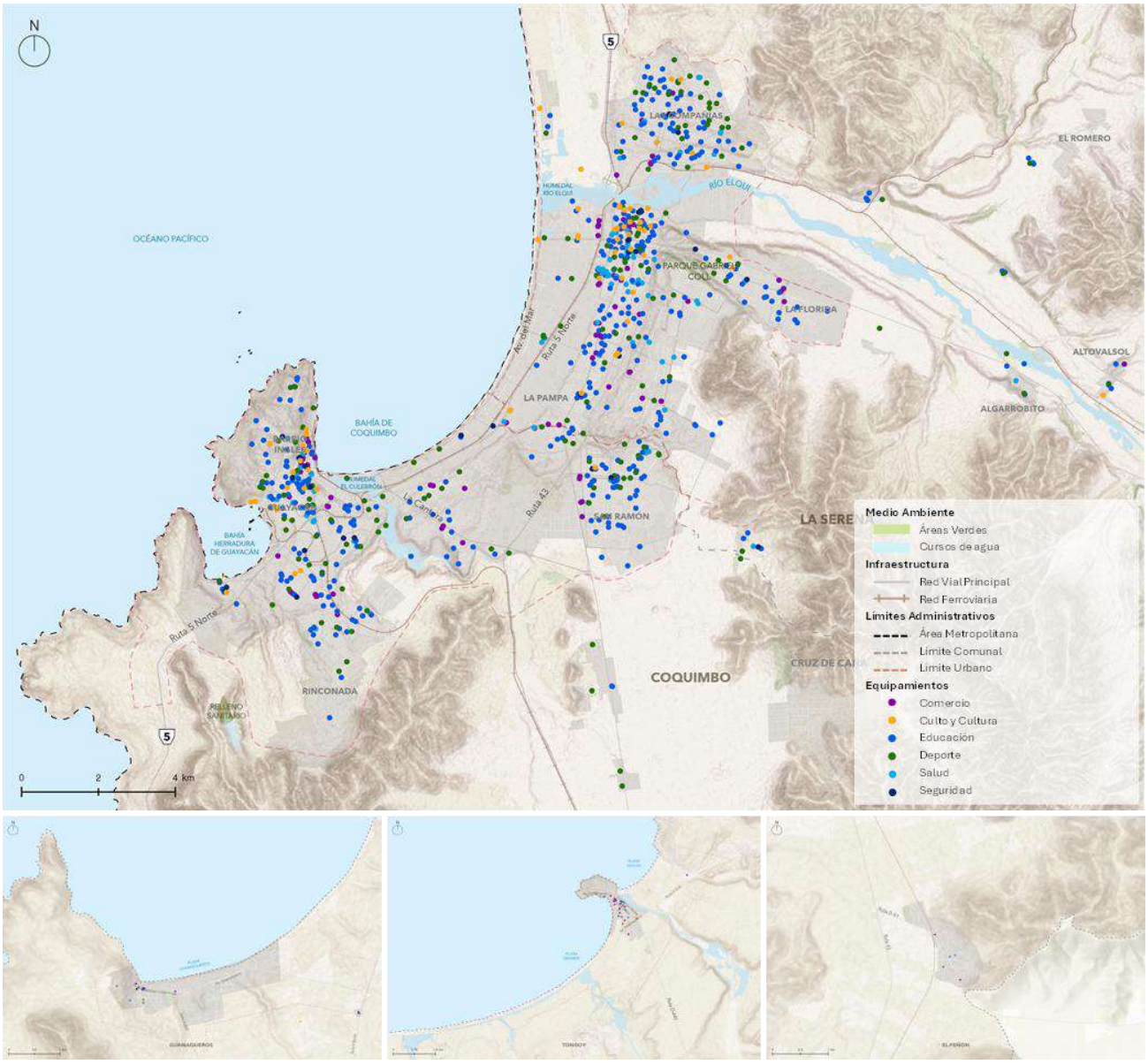
Fuente: Centro de Estudios de Ciudad y Territorio MINVU, en base a Censo de Población y Vivienda 2024, INE

3.2.6.2. Análisis de Principales Equipamientos

El análisis de los equipamientos permite comprender la integración funcional de las comunas que integran el AM LS-CQ, al evidenciar como se distribuyen y articulan los servicios que sostienen la estructura metropolitana. El estudio considera los equipamientos de salud, educación, deporte, culto y cultura, comercio y seguridad, los cuales representan ámbitos esenciales para evaluar la dinámica territorial.

En complemento, el análisis de accesibilidad a los equipamientos de tipo salud, educación, culto y cultura y deporte, permite visualizar brechas socio territoriales en dichos ámbitos. Este proceso revela territorios con saturación, insuficiencia o ausencia de cobertura adecuada. Reconocer estas disparidades resulta esencial para orientar la planificación metropolitana, priorizar inversiones y favorecer un desarrollo más equitativo en el área.

Ilustración 174 Mapa de principales equipamientos en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM, 2026

Salud

El AM LS-CQ cuenta con una red compuesta por 46 establecimientos de salud pública y 62 establecimientos de salud privada. Si bien cada comuna dispone de 23 centros de salud pública, la oferta privada presenta una distribución más dispar, donde la comuna de La Serena concentra el 75% de los establecimientos privados del área metropolitana, configurándose como el principal polo de servicios de salud privada del territorio.

Tabla 85 Equipamientos de Salud Públicos y Privados en las comunas del AM LS-CQ

Unidad Territorial	Público	Privado	Total
AM LS-CQ	**46**	**62**	**108**
Comuna de La Serena	23	47	70
Comuna de Coquimbo	23	15	38

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir de datos de Ministerio de Salud (2025)

En específico, la red pública de salud -junto con los establecimientos privados que mantienen convenios con el Servicio de Salud respectivo- se organiza como un sistema integrado, estructurado según niveles de atención y grados de complejidad. Esta organización busca asegurar un funcionamiento colaborativo complementario, orientado a resolver las necesidades de la población.

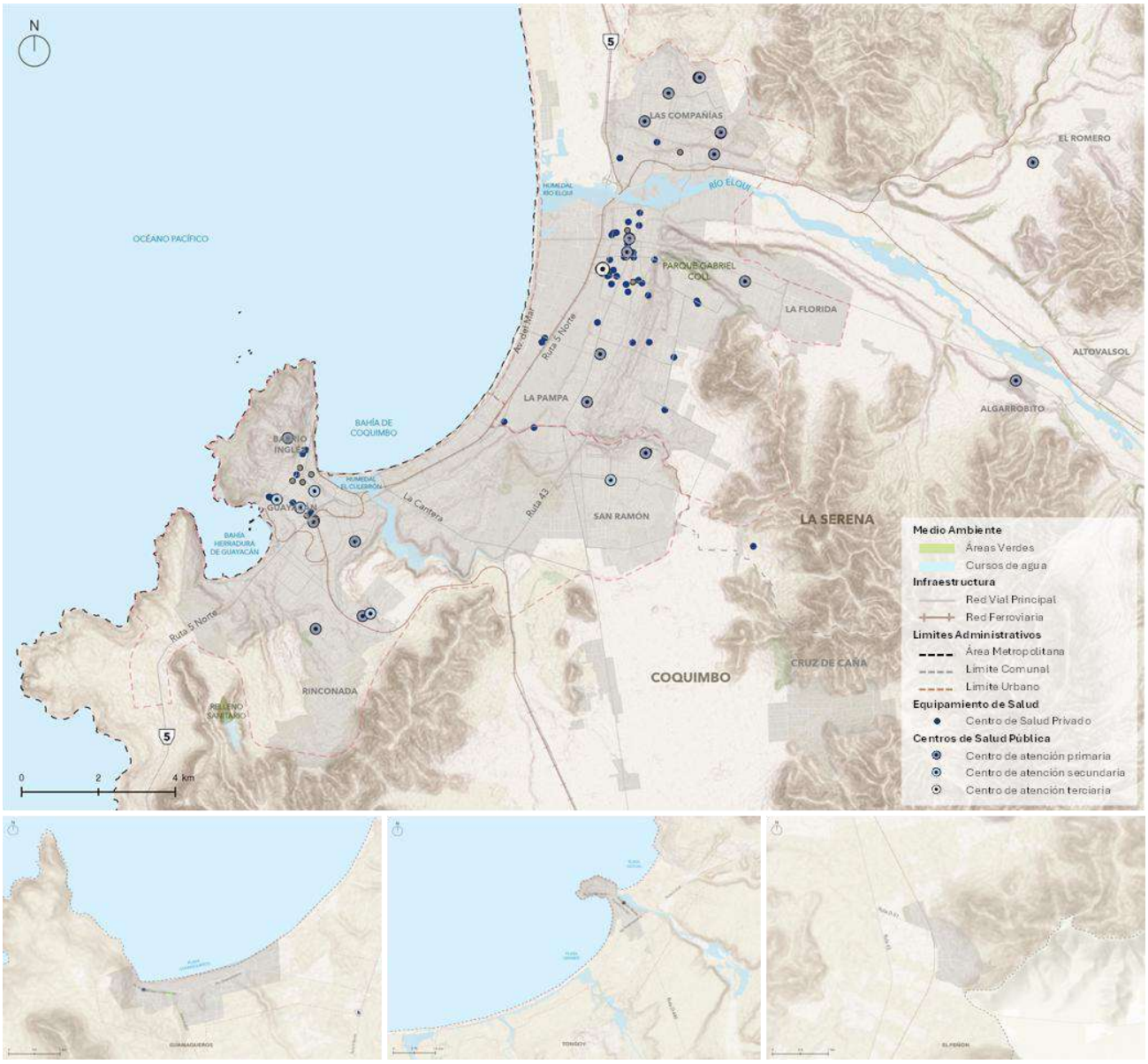
De acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Salud[58], el sistema se compone de tres niveles de atención, definidos en función del tipo y la complejidad de las prestaciones que entregan:

- **Atención primaria**: son los servicios de primer contacto de tipo promocional, preventivo, curativo y de rehabilitación para la población inscrita, que se encuentran contenidos en el Plan de Salud Familiar (PSF), en el Régimen de Garantías explícitas de Salud (GES) y en los programas de reforzamiento.
- **Atención Secundaria**: corresponde a los establecimientos que brindan atención ambulatoria y sólo a pacientes que hayan sido derivados desde el nivel primario o tras consultar a las Unidades de Emergencia, cuando el profesional de salud ha determinado que requiere atención de mayor complejidad.
- **Atención Terciaria**: está constituida por establecimientos hospitalarios. En ellos se realizan actividades de alta complejidad, aunque también tienen funciones del nivel secundario.

El siguiente mapa muestra la oferta pública y privada de salud en el AM LS-CQ. En el caso de la oferta pública, los recintos se clasifican según nivel de atención.

[58] Ministerio de Salud (2025). Establecimientos de Salud. https://saludresponde.minsal.cl/buscador-de-establecimientos-de-salud/

Ilustración 175 Mapa de Equipamientos de Salud en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en Ministerio de Salud (2025)

En complemento a la visualización de la distribución en el territorio, la siguiente tabla desglosa de forma numérica la cobertura de la red pública de salud, aportando además el tipo de establecimiento.

Tabla 86 Equipamiento Público de Salud en las comunas del AM LS-CQ

Unidad Territorial	Nivel de Atención	Tipo de Establecimiento	Cantidad
AM LS-CQ			**46**
Comuna de La Serena	Primaria	CESFAM	6
		CECOSF	4
		SAPU	5
		SAR	1

Unidad Territorial	Nivel de Atención	Tipo de Establecimiento	Cantidad
		PSR	4
	Secundaria	COSAM	2
	Terciaria	Hospital de alta complejidad	1
Comuna de Coquimbo	Primaria	CESFAM	8
		CECOSF	1
		SAPU	5
		SAR	1
		PSR	2
		SUR	2
		Estación médica rural	1
	Secundaria	COSAM	2
	Terciaria	Hospital de alta complejidad	1

Fuente: IDOM con base en datos de Ministerio de Salud (2025)

La distribución de los establecimientos de salud pública, según nivel de atención, evidencia altos niveles de dependencia entre ambas comunas. En este ámbito, ambas comunas disponen de cantidades similares de equipamientos en los tres niveles de atención. Específicamente, la atención de alta complejidad es abordada a través del Hospital de La Serena y el Hospital de Coquimbo, ambos recintos operan de manera integrada, con especialidades complementarias, configurándose conjuntamente para la atención de población local, comunal y regional.

Accesibilidad a Centros de Salud Pública Primaria

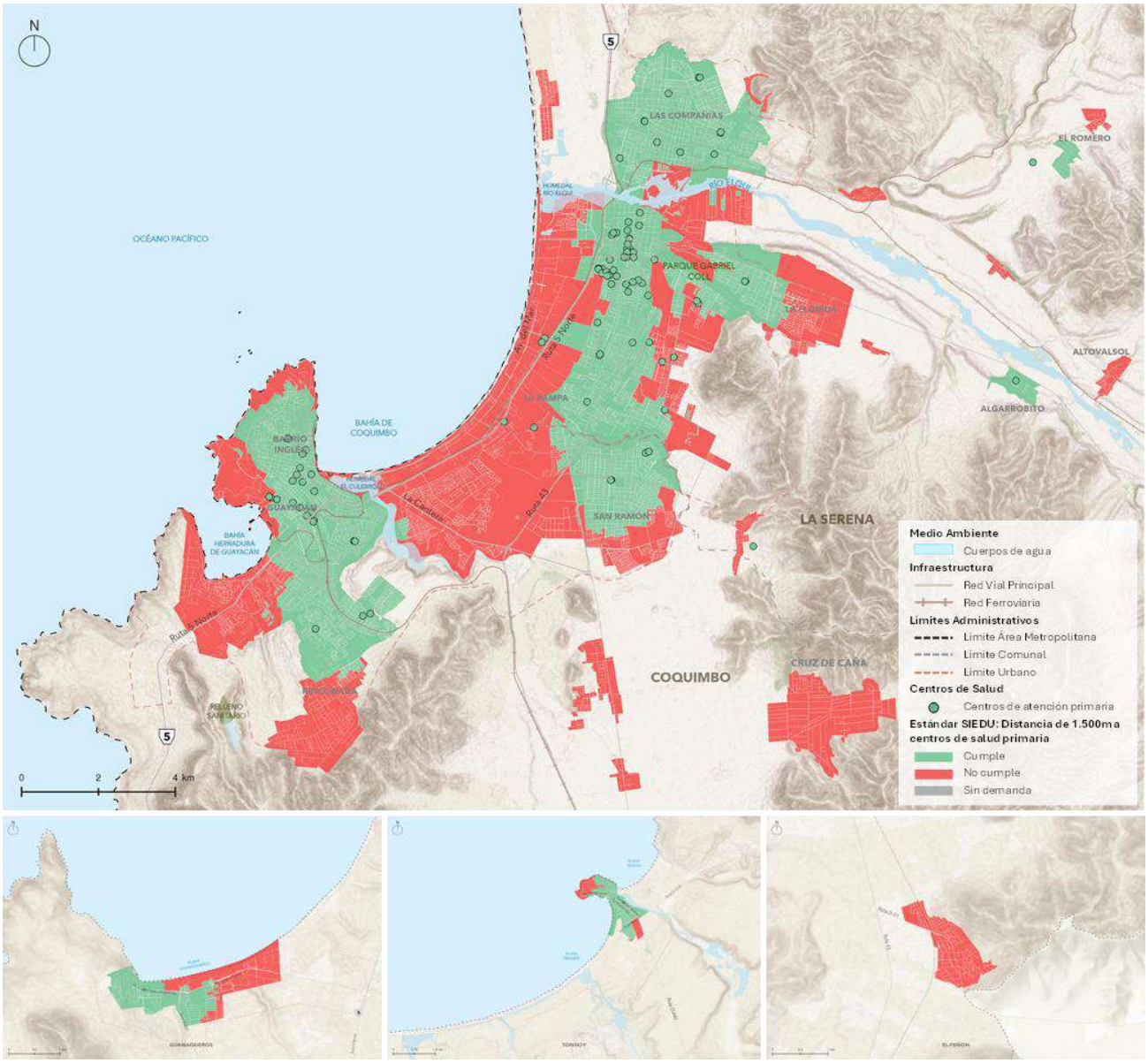
Para analizar la accesibilidad a centros de salud, el estándar establecido por el Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT) para las ciudades chilenas, a través del SIEDU, define los siguientes parámetros:

- Distancia a centros de salud primaria: **hasta 1.500 m**.
- Jornadas diarias completas de trabajo de médicos, en salud primaria, por cada 10.000 hab.: **Sin estándar.**

Para efectos del presente estudio, se utiliza el primer indicador, dado que establece un estándar formalizado que permite evaluar la accesibilidad espacial de la población a la red de atención primaria. Metodológicamente, el indicador mide la suma de distancias mínimas ponderadas por población desde los lugares de residencia (manzanas censales) a los establecimientos de salud primaria públicos. Estos establecimientos constituyen el primer nivel de contacto de la población con el sistema de salud pública, integrados principalmente por los Centros de Salud Familiar (CESFAM), Centros Comunitarios de Salud Familiar (CECOF), Consultorios Generales Urbanos (CGU) y Servicios de Atención Primaria de Urgencias (SAPU).

A continuación, se presentan gráficamente las manzanas del territorio metropolitano que cumplen y aquellas que no cumplen con el estándar definido por la CNDT.

Ilustración 176 Mapa de Accesibilidad a Centros de Salud Primaria



Fuente: IDOM con base en MINSAL 2025 y Censo 2024

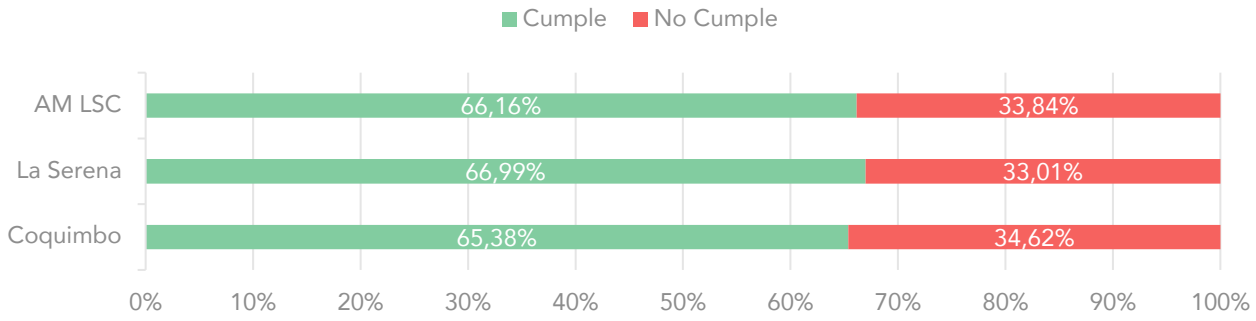
Los sectores representados en rojo corresponden a las manzanas cuya población de localiza a una distancia superior a 1.500 m. del del establecimiento público de salud primaria más cercano, lo que evidencia un déficit en la accesibilidad a este servicio. Esta condición se asocia a una disminución en la calidad de vida, en tanto implica mayores tiempos de desplazamiento, menor oportunidad de atención y una integración más limitada al sistema de salud. Bajo esta situación destacan:

- **La Serena**: sector poniente a la Ruta 5 asociados al borde costero, Caleta San Pedro, La Florida, Islón, El Romero, Altovalsol, entre otros.
- **Coquimbo**: sector vinculado a Playa La Herradura, Rinconada, Cruz de Caña, centros poblados vinculados a la Ruta 43. Asimismo, sector El Peñón, sector oriente de Guanaqueros y en menor cantidad algunas manzanas de Tongoy.

Por el contrario, cuando las distancias se encuentran por debajo del estándar establecido, se interpreta como un adecuado nivel de acceso, ya que la población logra llegar a un centro de salud primaria dentro de los rangos aceptables por el CNDT. Esta cercanía favorece una mejor oportunidad de atención y contribuye a la reducción de brechas socio territoriales. En el mapa, las áreas que cumplen el estándar se concentran principalmente en sectores con mayores niveles de consolidación urbana, asociadas a los centros históricos de ambas comunas.

A continuación, el déficit se expresa en el porcentaje de habitantes que no alcanzan el estándar de accesibilidad.

Ilustración 177 Porcentaje de población con relación al cumplimiento del estándar CNDU



Fuente: IDOM con base en MINSAL 2025 y Censo 2024

A partir del gráfico, se observa un comportamiento similar entre ambas comunas respecto del cumplimiento del estándar de accesibilidad, donde el 66,16% de la población del AM LS-CQ dispone de un centro de salud primaria a menos de 1.500 m. de su lugar de residencia. No obstante, la distribución espacial evidencia brechas asociadas a sectores periurbanos y en asentamientos más aislados, lo que sugiere un desequilibrio entre dinámicas de crecimiento urbano y la localización de la red de salud primaria, condición que puede traducirse en mayor dependencia de desplazamientos motorizados, así como en presiones sobre las áreas que concentran la oferta.

Educación

Para el análisis de los equipamientos del componente Educación disponibles en el AM LS-CQ, se determina realizar la diferenciación según nivel educativo. En este ámbito, la educación formal o regular está organizada en cuatro niveles[59] y por modalidades educativas dirigidas a atender poblaciones específicas:

- **Educación Parvularia**: nivel educativo que atiende integralmente a niños desde su nacimiento hasta su ingreso a la educación básica. Su propósito es favorecer de manera sistemática, oportuna y pertinente el desarrollo integral y aprendizajes relevantes y significativos en los párvulos.
- **Educación Básica**: nivel educacional que se orienta hacia la formación integral de alumnos, abarcando dimensiones físicas, afectivas, cognitivas, sociales, culturales, morales y espirituales. Su propósito es desarrollar las capacidades definidas en las bases curriculares, permitiendo que los alumnos continúen adecuadamente su proceso educativo formal.
- **Educación Media**: nivel educacional que atiende a la población escolar que haya finalizado el nivel de educación básica. Tiene por finalidad que cada alumno expanda y profundice su formación general. Este nivel educativo ofrece una formación general común y formaciones diferenciadas.
- **Educación Superior**: es aquella que tiene por objeto la preparación y formación del estudiante en un nivel avanzado de las ciencias, las artes, las humanidades y las tecnologías, en el campo profesional y técnico.

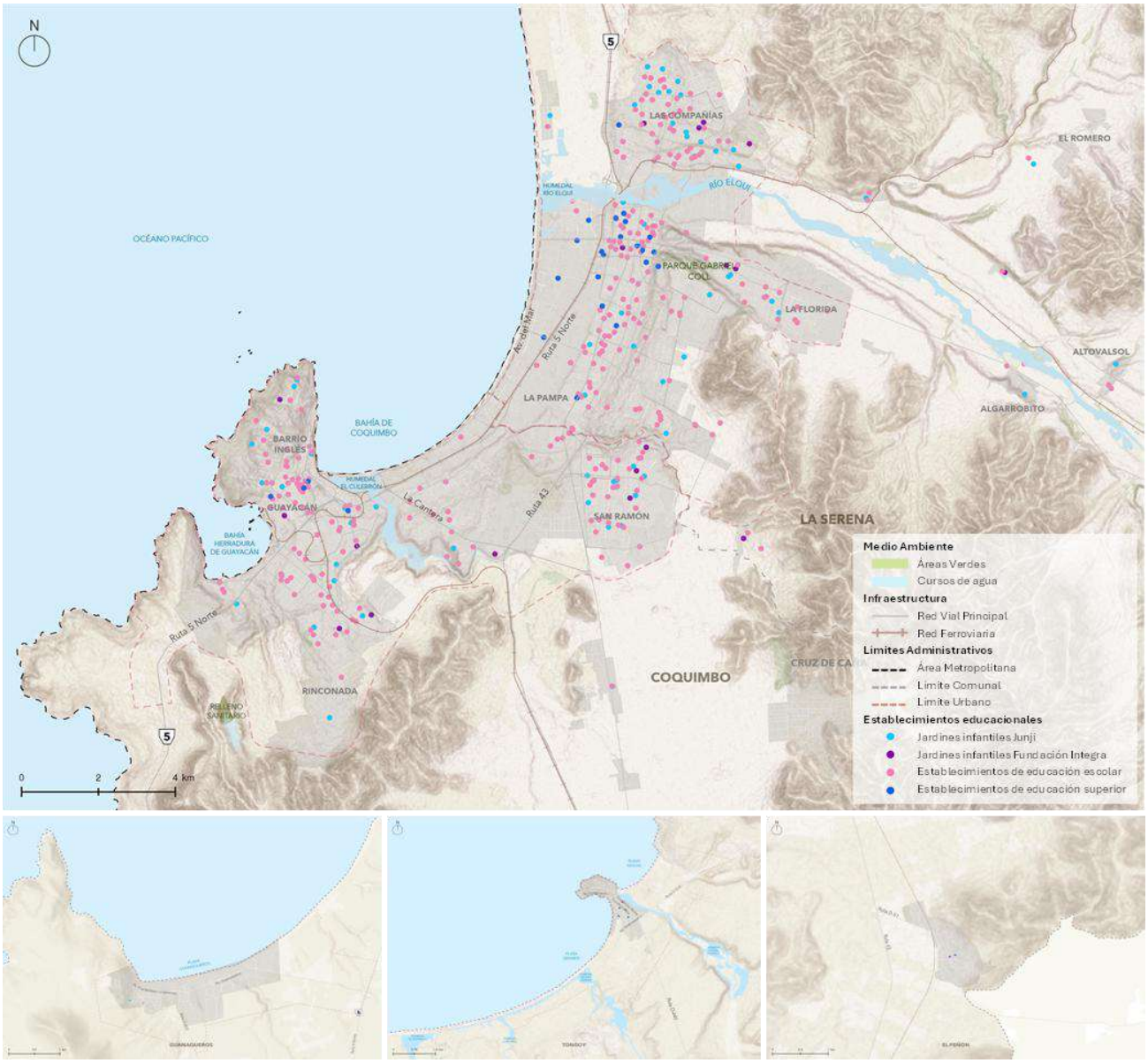
Para efectos del presente estudio, y de acuerdo con la información proveniente de MINEDUC (2024), se evalúa la oferta de educación parvularia pública, considerando Jardines Infantiles JUNJI y Jardines de Fundación Integra. Asimismo, se localizan los establecimientos de educación escolar, incluyendo aquellos que imparten educación básica y/o educación media. Finalmente, para el nivel de educación superior, se identifican las sedes e inmuebles donde se imparte este tipo de formación, incluyendo Universidades, Centros de Formación Técnica (CFT) e Institutos Profesionales (IP).

A partir de esta categorización, el siguiente mapa presenta la localización de la oferta educativa en el AM LS-CQ, permitiendo analizar su distribución territorial por nivel educativo. En él se observa

[59] Ley N°20.370 | Establece la Ley General de Educación. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1006043

una distribución relativamente equilibrada entre las comunas de La Serena y Coquimbo en los niveles de educación parvularia y escolar, mientras que el nivel de educación superior presenta una marcada concentración territorial en la comuna de La Serena.

Ilustración 178 Mapa de Establecimientos de Educación en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en Ministerio de Educación, 2024

A modo complementario, la siguiente tabla presenta de forma cuantitativa la cobertura de los establecimientos educacionales por nivel y por unidad territorial.

Tabla 87 Equipamientos de educación en las comunas del AM LS-CQ

Unidad Territorial	Educación Parvularia		Educación Escolar	Educación Superior
	JUNJI	F. Integra		
AM LS-CQ	**72**	**23**	**314**	**34**
Comuna de La Serena	41	9	168	29
Comuna de Coquimbo	43	14	146	5

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir de datos de Ministerio de Educación (2024)

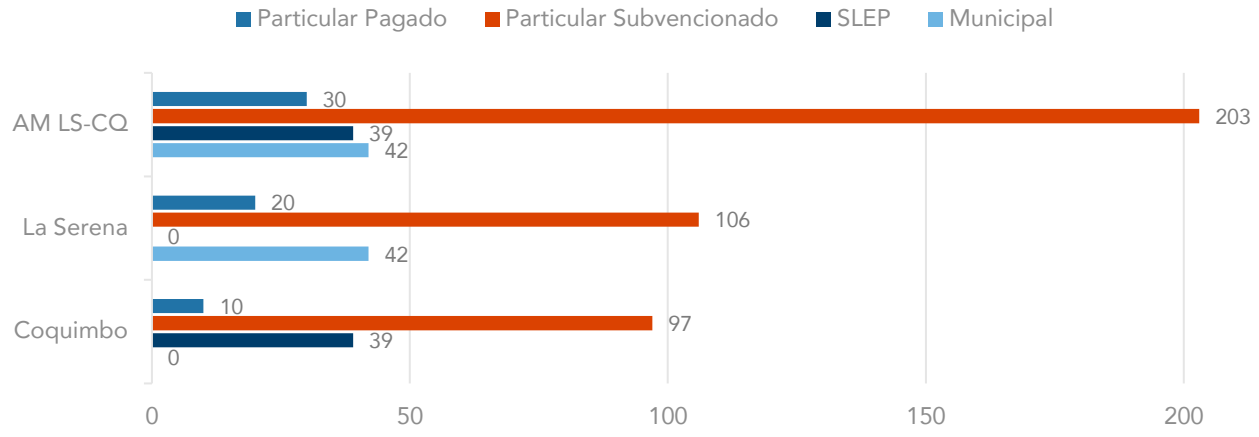
En educación parvularia -considerando el conjunto de establecimientos JUNJI y Fundación Integra- la oferta se distribuye de manera relativamente equilibrada, con una participación aproximada del 53% en La Serena y del 47% en Coquimbo. Un patrón similar se identifica en la educación escolar, donde La Serena concentra el 54% de los establecimientos, frente al 46% localizado en Coquimbo.

En contraste, la principal asimetría territorial se manifiesta en el nivel de educación superior, donde la comuna de La Serena concentra aproximadamente el 85% de la oferta, destacando la presencia de instituciones de alcance regional, como la Universidad de La Serena y la Universidad Católica del Norte. Esta concentración refuerza el rol funcional de La Serena como ciudad universitaria del norte de Chile, configurándose como un polo educativo de escala metropolitana y regional.

Desde una perspectiva urbana, esta configuración genera flujos cotidianos de desplazamiento intercomunal, particularmente desde Coquimbo hacia La Serena, lo que incide en la demanda sobre los sistemas de transporte y conectividad, así como en la presión sobre la oferta residencial universitaria en sectores cercanos a la localización de dicha oferta.

En cuanto a la dependencia administrativa del nivel escolar, la siguiente tabla presenta su desglose.

Ilustración 179 Establecimientos de Educación Escolar según dependencia administrativa



Fuente: IDOM con base en datos de Ministerio de Educación (2024)

En ella se observa un predominio de los establecimientos particulares subvencionados (203), seguidos por aquellos de administración municipal y del Servicio Local de Educación Pública (SLEP), que en conjunto alcanzan 81 establecimientos. En menor proporción se identifican los establecimientos particulares pagados, localizados mayoritariamente en la comuna de La Serena, lo cual se asocia a la presencia de sectores con mayores niveles socioeconómicos.

Accesibilidad a Establecimientos de Educación Inicial y Básica

Para analizar la accesibilidad a los establecimientos de educación, el estándar establecido por el Consejo de Desarrollo Territorial (CNDT) para las ciudades de Chile, a través del SIEDU, define los siguientes parámetros:

- Distancia a establecimientos de educación inicial: **hasta 400 m**.
- Distancia a establecimientos de educación básica: **hasta 1.000 m**.
- Razón entre disponibilidad efectiva de matrículas y demanda potencial por educación básica: **desde 1**.

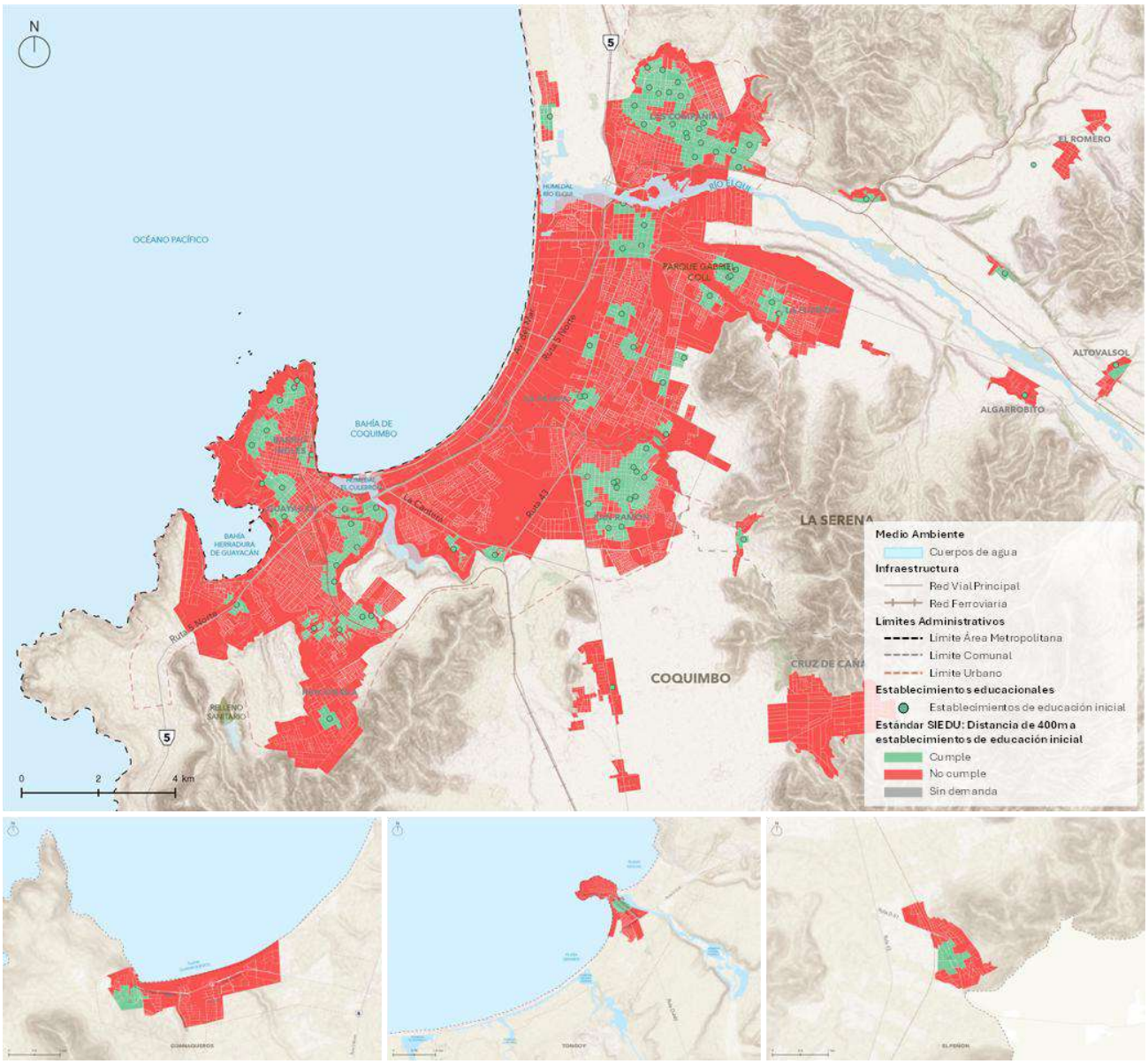
Los primeros dos indicadores calculan la distancia mínima promedio ponderada por población desde los lugares de residencia (manzanas censales) a los establecimientos educativos correspondientes. En el caso de la educación inicial, se consideran los jardines infantiles administrados por JUNJI y Fundación Integra, donde la población ponderada corresponde a niños entre 0 y 5 años. Para la educación básica, se incluyen los establecimientos públicos y particulares subvencionados, ponderando la población entre 6 y 14 años.

En cuanto al tercer indicador, asociado a la oferta efectiva de matrículas en educación básica, su interpretación depende de la relación entre oferta de cupos y la demanda potencial. Este hace referencia a la disponibilidad real o efectiva de matrículas de establecimientos de educación básica pública y particular subvencionada (oferta) respecto a la población entre 6 y 14 años (demanda) que habita en el área de influencia de cada establecimiento, el cual considera un radio de 1.000 metros. Su interpretación depende de la relación entre oferta de cupos y la demanda potencial:

- Desde 1: existe suficiente oferta, es decir, al menos hay 1 cupo disponible por cada estudiante que reside en el área. Valores crecientes por sobre 1 indican holgura en la capacidad, lo que permite absorber crecimientos demográficos.
- Menor a 1: se presenta un déficit de matrículas, lo que indica que faltan cupos por cubrir la demanda local. En estos casos las personas deben desplazarse mayores distancias para encontrar disponibilidad, o bien enfrentarse a una mayor competencia por cupos disponibles

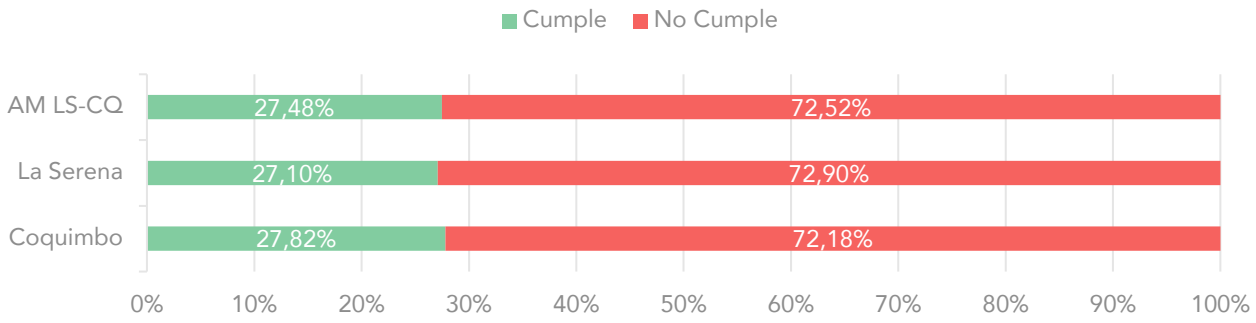
A continuación, se presenta gráficamente las manzanas del territorio metropolitano que cumplen y aquellas que no cumplen con el estándar definido por el CNDT asociado a las distancias a establecimientos de educación inicial. Complementariamente, se incorpora un gráfico de apoyo que permite una lectura integrada de los resultados, expresando el porcentaje de cumplimiento de la población metropolitana en cada comuna.

Ilustración 180 Mapa de Accesibilidad a Establecimientos de Educación Inicial



Fuente: IDOM con base en MINEDUC 2024 y Censo 2024

Ilustración 181 Porcentaje de población en relación al cumplimiento del estándar CNDT para Educación Inicial

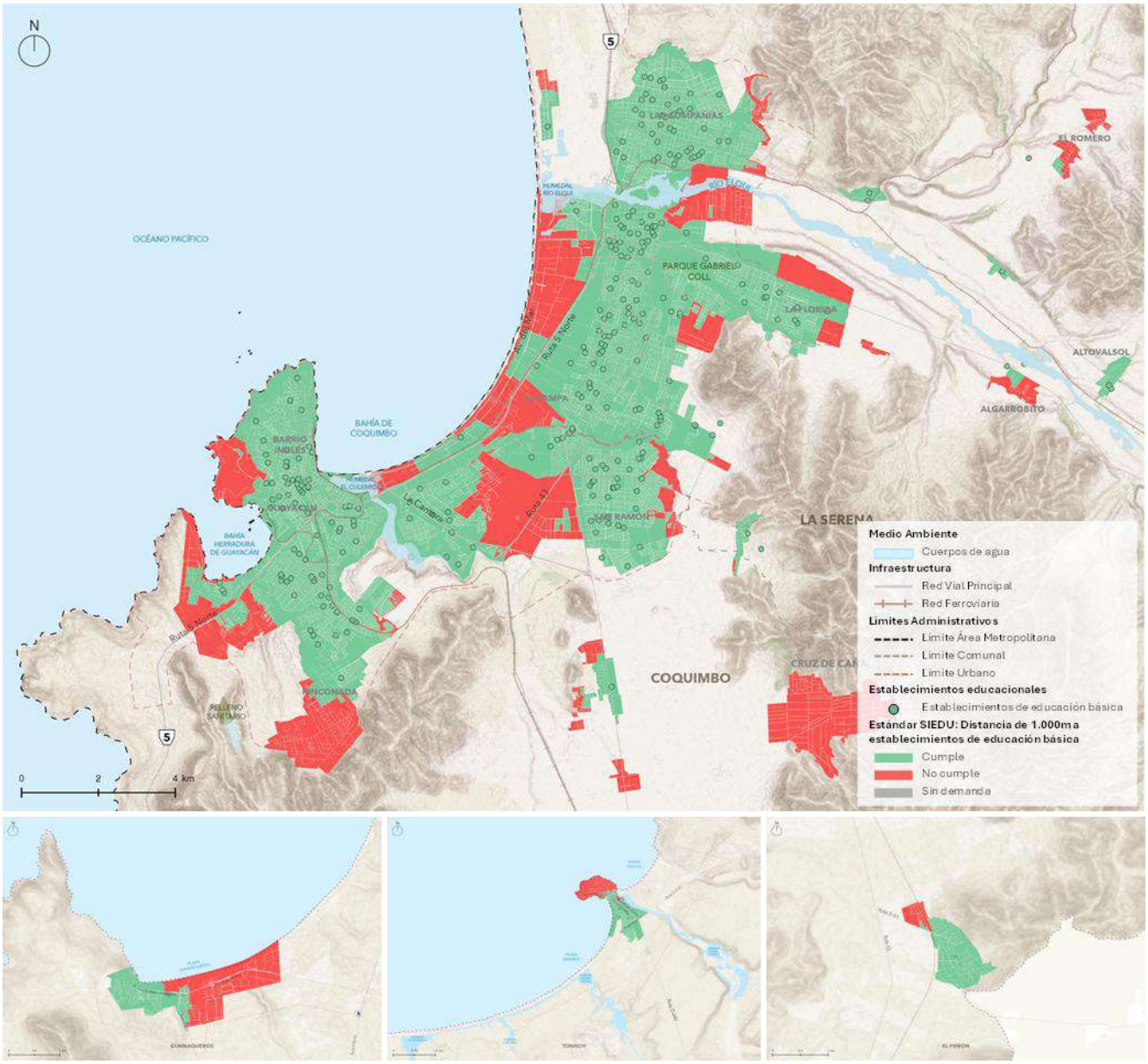


Fuente: IDOM con base en MINEDUC 2024 y Censo 2024

El análisis conjunto del mapa y el gráfico asociado permite caracterizar las realidades territoriales y evaluar las diferencias en la dotación y accesibilidad a servicios educativos en la etapa inicial, considerando la demanda potencial. En este sentido, se identifica que una proporción mayoritaria del territorio metropolitano no cumple con el estándar de accesibilidad definido para este nivel educativo, situación que afecta al 72,52% de la población del área metropolitana. Esto implica una merma en la calidad de vida de la población, ya que mayores distancias se traducen en más tiempo de desplazamiento, mayores costos asociados y una menor oportunidad de acceder de manera oportuna a la educación inicial.

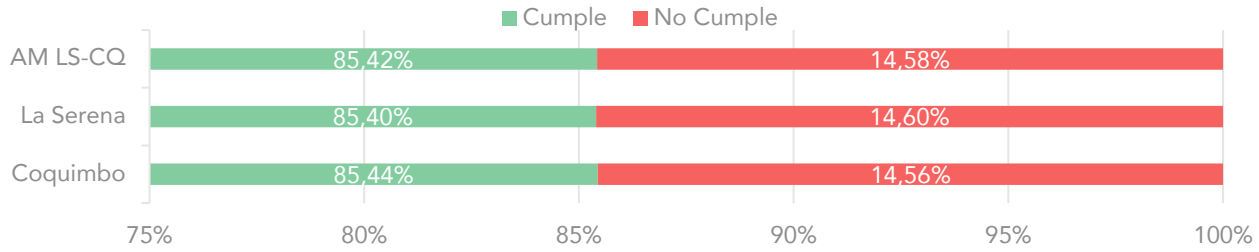
Por su parte, las siguientes figuras presentan la accesibilidad a establecimientos de educación básica. Al igual que los casos anteriores, las manzanas representadas en rojo corresponden a aquellas que presentan déficit de accesibilidad, mientras que las manzanas en color verde cumplen con el estándar establecido.

Ilustración 182 Mapa de Accesibilidad a Establecimientos de Educación Básica



Fuente: IDOM con base en MINEDUC 2024 y Censo 2024

Ilustración 183 Porcentaje de población en relación al cumplimiento del estándar CNDU para Educación Básica



Fuente: IDOM con base en MINEDUC 2025 y Censo 2024

El resultado muestran que las brechas de accesibilidad a educación básica se concentran en sectores específicos de las comunas metropolitanas. En la comuna de La Serena, destacan los sectores de El Romero y Algarrobito, mientras que en la comuna de Coquimbo se identifica brechas de accesibilidad en el sector sur y poniente del entorno de la intersección entre la Ruta 43 y Av. Balmaceda, así como el sector de Altos de La Herradura; estas áreas corresponden, en general, a sectores con menor grado de consolidación.

Cabe señalar que, cuando los resultados se sitúan dentro del estándar, se interpreta la existencia de una condición adecuada en el acceso al servicio educativo, lo que favorece la asistencia temprana, reduce los esfuerzos de desplazamiento y contribuye a una mayor integración de niños y niñas al sistema educativo. En este ámbito, los resultados porcentuales evidencian una situación relativamente homogénea entre ambas comunas, con valores cercanos al 85% de la población que cumple con el estándar de accesibilidad a educación básica.

Finalmente, se evalúa el tercer indicador establecido por el CNDT, correspondiente a la disponibilidad efectiva de matrículas y demanda potencial de educación básica.

Tabla 88 Número de Matrículas y demanda potencial en Educación Básica

Unidad Territorial	Matriculas Educación Básica	Población 6 a 14 años	Índice
AM LS-CQ	**60.244**	**58.949**	**1,02**
Comuna de La Serena	33.173	27.828	1,19
Comuna de Coquimbo	27.071	31.121	0,87

Fuente: IDOM con base en MINEDUC 2024 y Censo 2024

Los resultados evidencian que, a escala metropolitana, el sistema de educación básica presenta una condición global de suficiencia, con un índice superior a 1, lo que sugiere capacidad para absorber variaciones demográficas. No obstante, al desagregar los resultados por comuna, se observa un desbalance territorial en la distribución de la oferta educativa.

En particular, la comuna de La Serena presenta un mayor nivel de holgura, configurándose como comuna receptora de demanda educativa. Mientras que, la comuna de Coquimbo presenta un déficit de matrículas, lo que sugiere que parte de la demanda local debe resolverse fuera de la comuna de residencia, incrementando desplazamientos cotidianos y/o la dependencia de cupos disponibles.

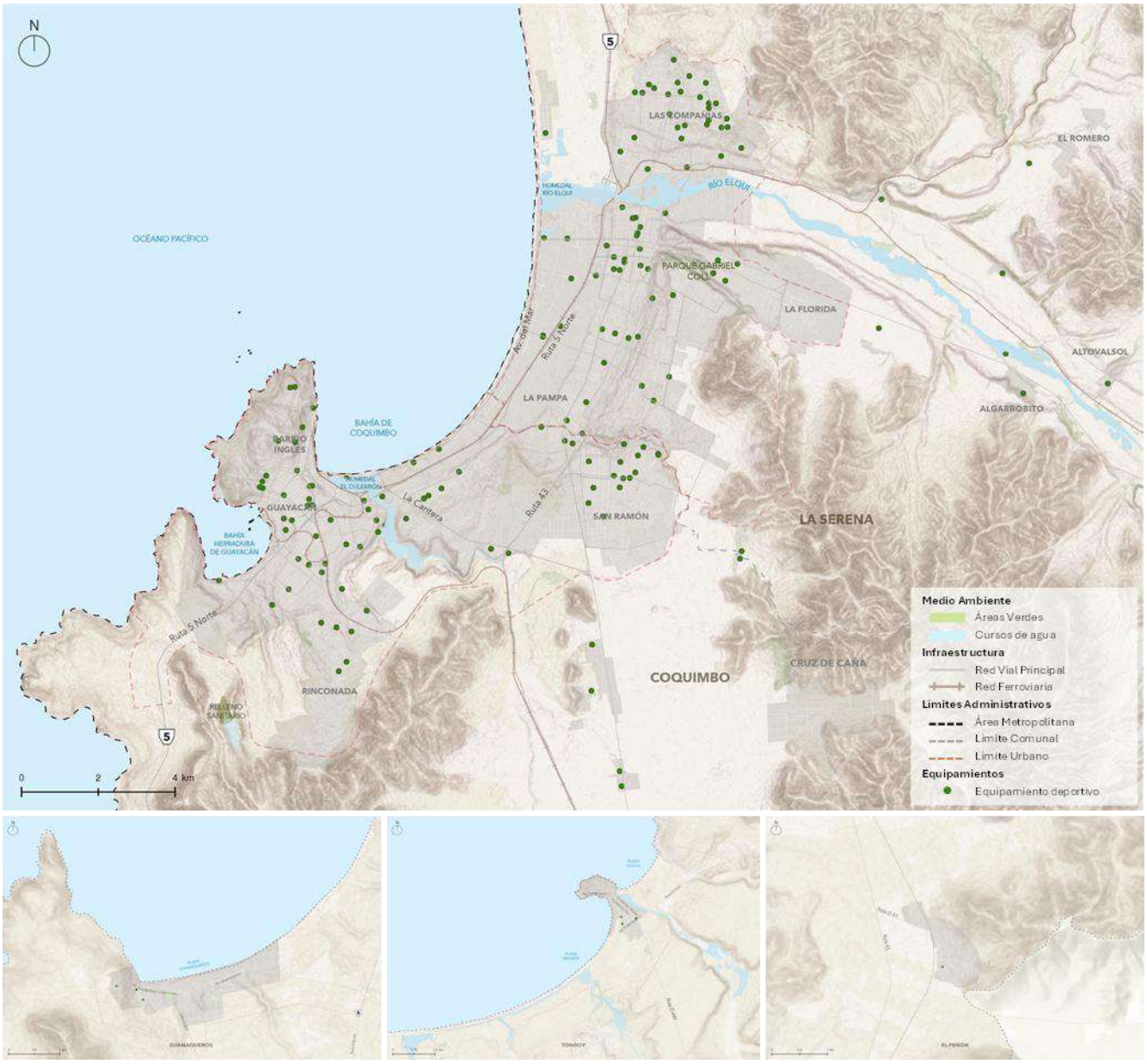
El análisis conjunto de los tres indicadores evidencia un patrón de mayor concentración y accesibilidad de la oferta educativa en la comuna de La Serena, lo que refuerza los flujos de desplazamiento intercomunal hacia esta ciudad y subraya la necesidad de estrategias de

planificación que aborden de manera coordinada la localización de equipamientos educativos, el crecimiento urbano y la conectividad territorial a escala metropolitana.

Deporte

El AM LS-CQ presenta una amplia oferta de equipamientos deportivos, distribuidos en ambas comunas. Esta infraestructura incluye tanto equipamientos de escala local, como equipamientos de mayor envergadura, capaces de atender una demanda intercomunal. A continuación, se muestra su distribución territorial, permitiendo comprender la cobertura del sistema deportivo.

Ilustración 184 Mapa de Equipamientos deportivos

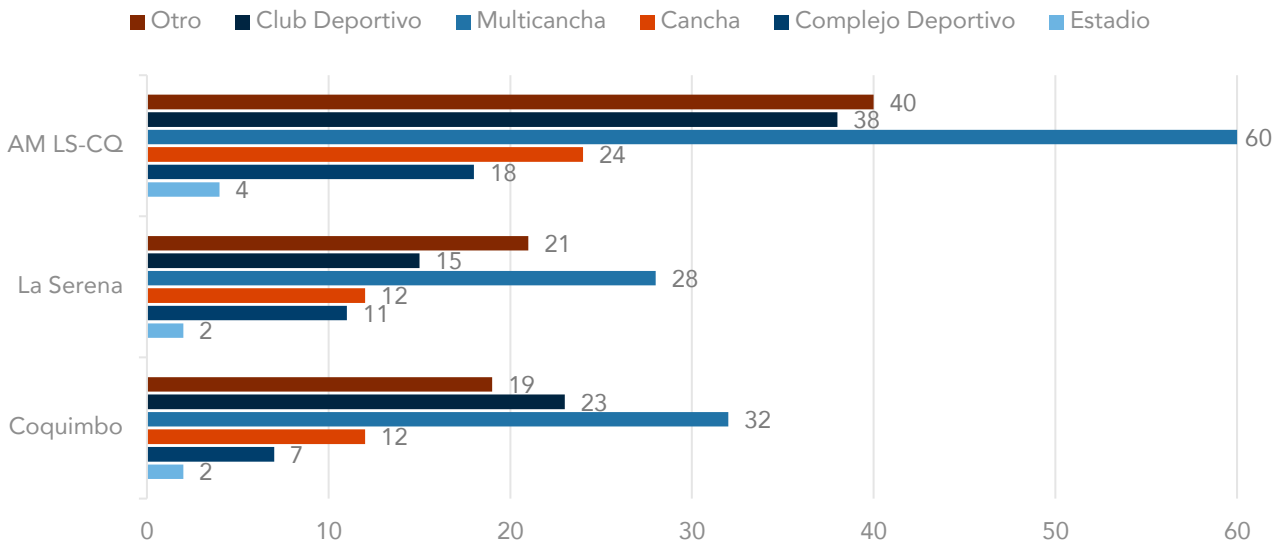


Fuente: IDOM con base en MINDEP (2014)

La localización de los equipamientos deportivos presenta una estrecha relación con las dinámicas de concentración poblacional del territorio. En la comuna de La Serena, estos equipamientos se concentran principalmente en los sectores de Las Compañías y en el área asociada al centro comunal. Por su parte, en la comuna de Coquimbo, la mayor concentración se observa en el sector oriente del entorno de la intersección entre la Ruta 43 y la Av. Salvador Allende, así como en el centro comunal.

El siguiente grafico muestra los equipamientos deportivos según tipo de instalaciones.

Ilustración 185 Instalaciones deportivas según categoría



Fuente: IDOM con base en MINDEP (2014)

Se evidencia una oferta orientada a la infraestructura local y de uso masivo, principalmente a través de multicanchas. Este tipo de equipamiento está dirigido a la práctica del deporte recreativo, caracterizándose por requerir bajas exigencias técnicas, lo que permite su uso por personas de distintas edades, géneros y condiciones físicas. En cuanto a la distribución comunal de los equipamientos se observan relaciones relativamente homogéneas, donde Coquimbo tiene mayor presencia de multicanchas y clubes deportivos, mientras que La Serena tiene mayor cantidad de complejos deportivos.

Respecto de los equipamientos deportivos especializados o de mayor envergadura, ambas comunas cuentan con ellos, entre los que se destacan:

- **Estadio La Portada (La Serena)**: recinto deportivo de propiedad municipal, con una capacidad aproximada de 18.500 personas. Ha sido sede de eventos deportivos internacionales y constituye el principal recinto deportivo de la ciudad, siendo además el estadio local del club Deportes La Serena. El recinto se emplaza en calle Amunategui con

Av. Balmaceda, cercano a otros equipamientos de relevancia como el Terminal de Buses de La Serena, el Hospital de La Serena y la Universidad Santo Tomás.

- **Estadio Francisco Sánchez Rumoroso (Coquimbo):** recinto deportivo de propiedad municipal, diseñado para albergar 18.000 espectadores. Constituye un hito urbano y arquitectónico de la ciudad; es la sede principal del club Coquimbo Unido. El recinto se emplaza en el sector El Llano, inserto en una trama de calles de carácter secundario, con proximidad a vías estructurantes, tales como Ruta 5 y la av. Pedro Nolasco Videla.

Accesibilidad a Equipamiento Deportivo

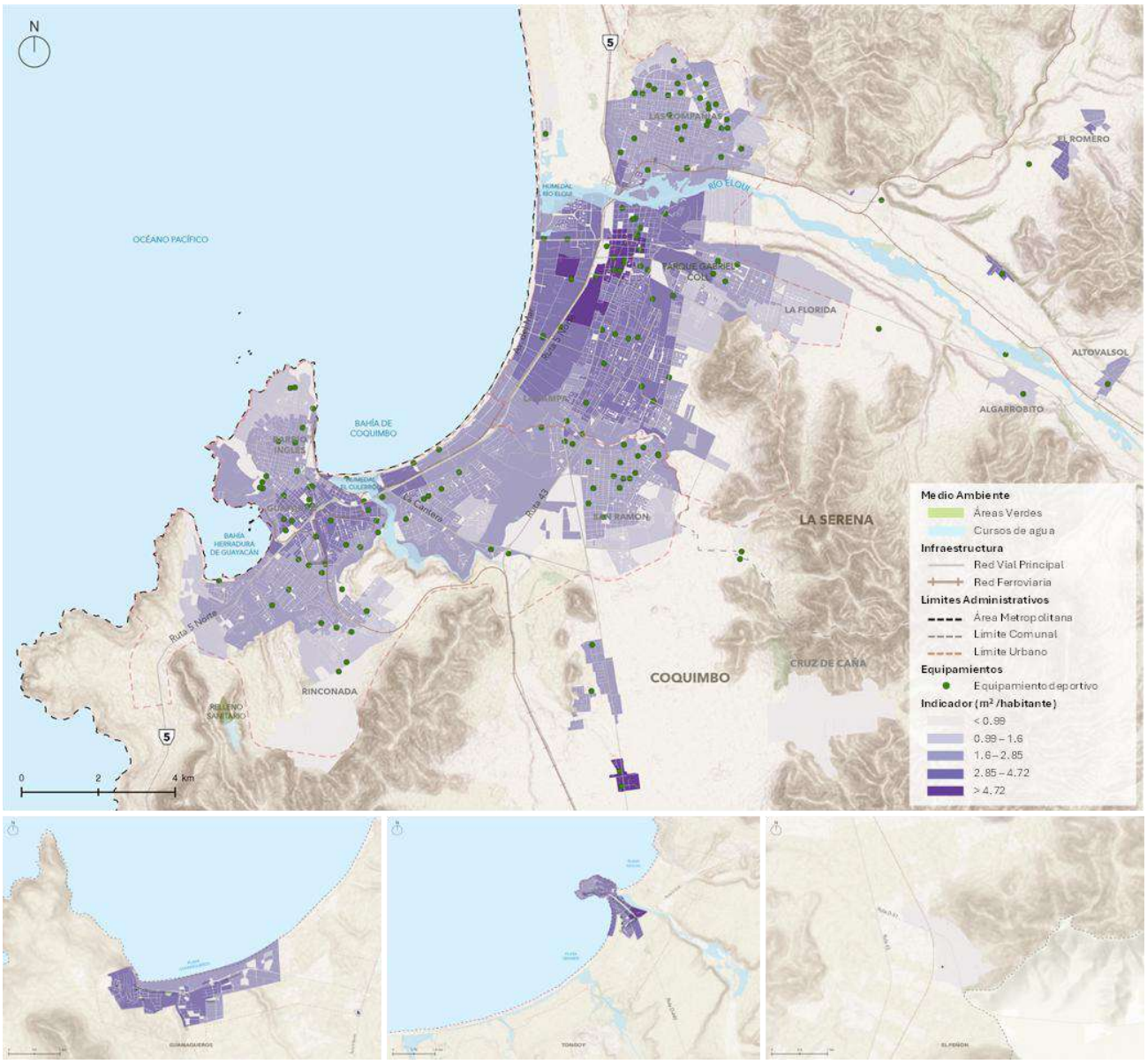
Para analizar la accesibilidad a equipamientos deportivos, se utiliza la metodología empleada Matriz de Bienestar Humano Territorial (MBHT)[60], la cual, para este ámbito de evaluación, integra información extraída del Ministerio del Deporte y Censo 2024. Este enfoque considera la superficie de los equipamientos deportivos de escala local e intercomunal a los que puede acceder la población. El indicador resultante se expresa como la tasa de metros cuadrados de equipamiento deportivo por habitante (m^2/habitante), entendiéndose por accesibilidad el tiempo y distancia de recorrido desde el punto de origen hasta el equipamiento de destino.

Con relación al mapa, se observa que las mejores condiciones de accesibilidad a equipamientos deportivos se concentran en el área urbana central de La Serena y en su borde costero consolidado, mientras que las principales brechas se localizan en sectores periféricos de ambas comunas. No obstante, destaca que los centros urbanos de Guanaqueros y Tongoy presentan niveles de accesibilidad comparables a los centros de Coquimbo, lo que evidencia un rol relevante de estos núcleos en la provisión de equipamiento deportivo de escala local.

Este patrón releva la necesidad de orientar la planificación hacia criterios de equidad territorial, cobertura de proximidad y mejor integración entre equipamientos, crecimiento urbano y conectividad.

60 Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Gobierno de Chile & Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez (2022). Atlas Matriz de Bienestar Humano Territorial Chile. https://cit.uai.cl/wp-content/uploads/2013/06/ORG_ATLAS-MBHT_MZ-2-CENTRO_2023-01-22-RGB.pdf

Ilustración 186 Mapa de accesibilidad a Equipamientos Deportivos



Fuente: IDOM con base en MINDEP 2014 y Censo 2024

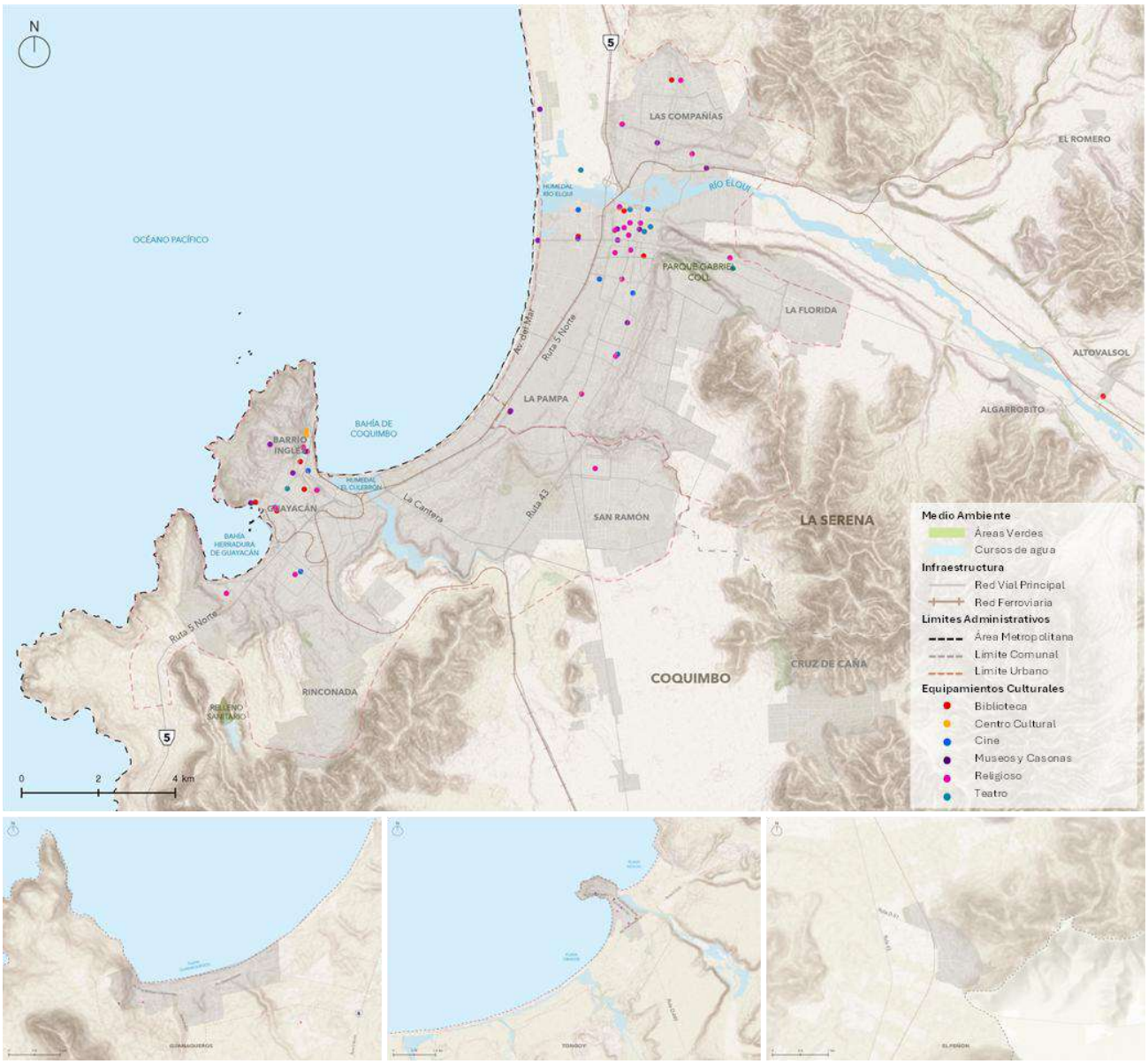
Culto y Cultura

El levantamiento de la oferta de culto y cultura existente en el AM LS-CQ se realizó a partir de la información disponible en la plataforma de Google Earth, utilizada como fuente base para la identificación y georreferenciación. En este ámbito, se consideraron equipamientos de carácter público, tales como bibliotecas, centros culturales, museos y casonas y teatros; mientras que, en el sector privado, se incorporan los cines como infraestructura cultural relevante. Por su parte, la oferta de culto se abordó mediante el catastro de iglesias.

Cabe señalar que este levantamiento tiene un carácter referencial y descriptivo, condicionado a la disponibilidad y actualización de la información registrada en la plataforma.

A continuación, se muestra la oferta de culto y cultura y su distribución territorial en el AM LS-CQ. El cual muestra una marcada concentración de este tipo de equipamientos en los sectores urbanos centrales de ambas comunas, configurando núcleos culturales de mayor relevancia y diversidad. En contraste, las áreas periféricas y en las localidades de menor tamaño la cobertura es más dispersa.

Ilustración 187 Mapa de Equipamientos Culturales en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en Google Earth (2026)

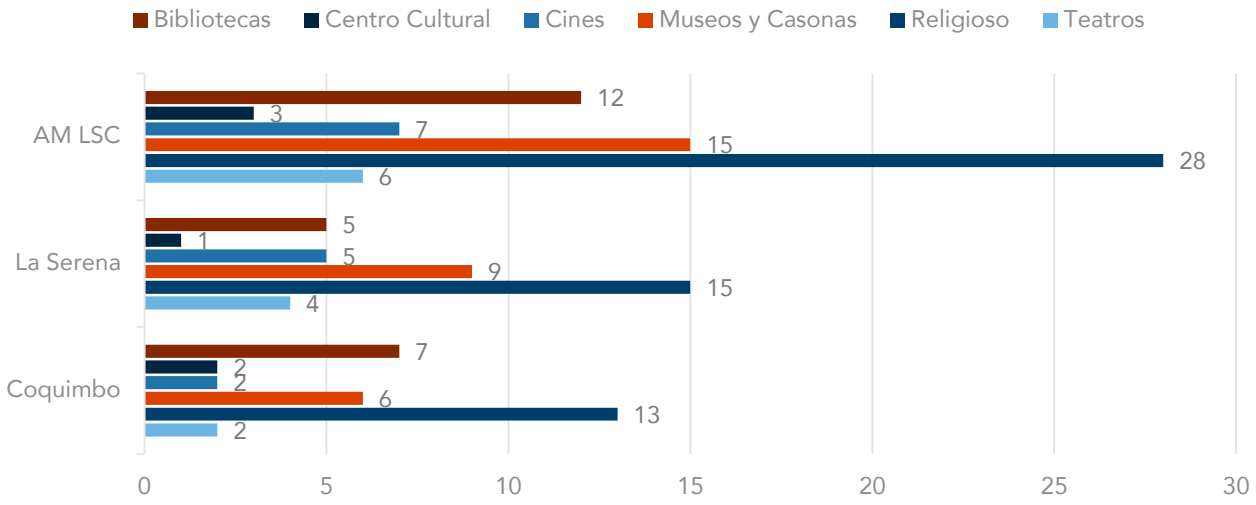
En La Serena, en los equipamientos del núcleo cultural destaca la Teatro Municipal, la Biblioteca Regional Gabriela Mistral, la Biblioteca Pública Alonso de Ercilla y la Casa de las Palmeras, junto a

museos como el Museo Arqueológico, el Museo Mineralógico y el Museo de Historia Regional. Además, la comuna conserva templos históricos, entre ellos la Catedral de La Serena y la Iglesia Santa Inés.

En Coquimbo, su principal espacio es el Centro Cultural Palace, ubicado en el Barrio Inglés, acompañado por la Biblioteca Pública Municipal y museos como el Museo Cardenal Jorge Medina Estévez. En el ámbito religioso destaca el Templo de la Cruz en la base de la Cruz del Tercer Milenio y la Mezquita de Coquimbo.

A continuación, es posible comparar cuantitativamente la oferta de culto y cultura, dando cuenta que en ambas comunas predominan los centros de culto por sobre el resto de la oferta cultural, seguido por museos y casonas y bibliotecas.

Ilustración 188 Equipamiento de culto y cultura en las comunas del AM LS-CQ

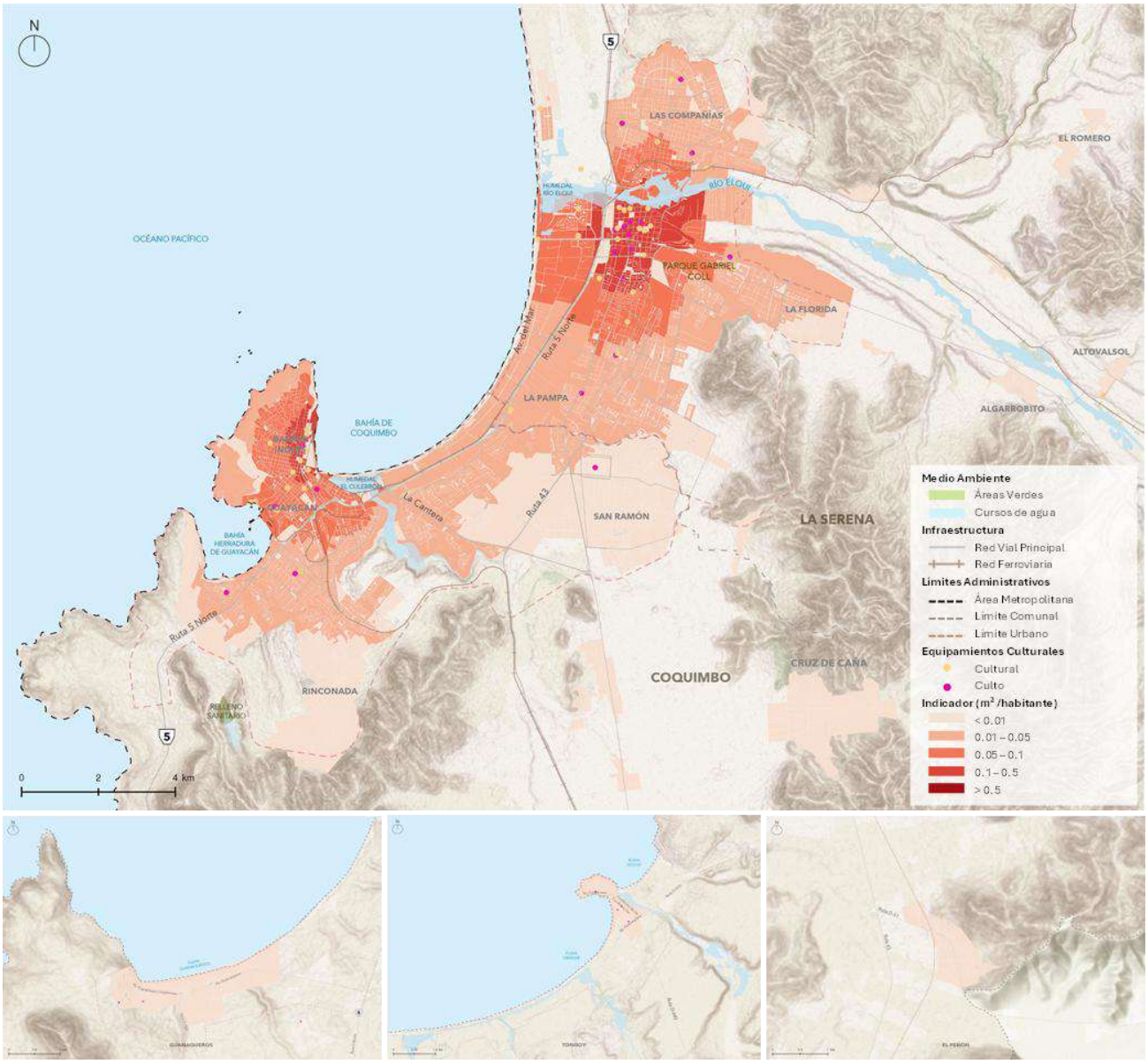


Fuente: IDOM con base en Google Earth (2026)

Accesibilidad a Equipamiento Cultural

Para analizar la accesibilidad a equipamientos de carácter cultural, al igual que para equipamientos deportivos, se utiliza la metodología empleada Matriz de Bienestar Humano Territorial (MBHT), la cual, para este ámbito de evaluación, integra información extraída desde Google Earth y Censo 2024. Este enfoque considera la superficie de equipamientos culturales a los que puede potencialmente acceder una persona, reconociendo también su carácter local o intercomunal. El valor indicado corresponde a la accesibilidad de metros cuadrados de equipamiento cultural por habitante (m^2/habitante), entendiéndose por accesibilidad el tiempo y de recorrido desde el punto de origen hasta el equipamiento cultural de destino. Este análisis permite identificar de manera clara las oportunidades de mejora en la calidad de vida en relación con el territorio, así como visualizar las brechas y desequilibrios que requieren superar.

Ilustración 189 Mapa de accesibilidad a Equipamientos Culturales



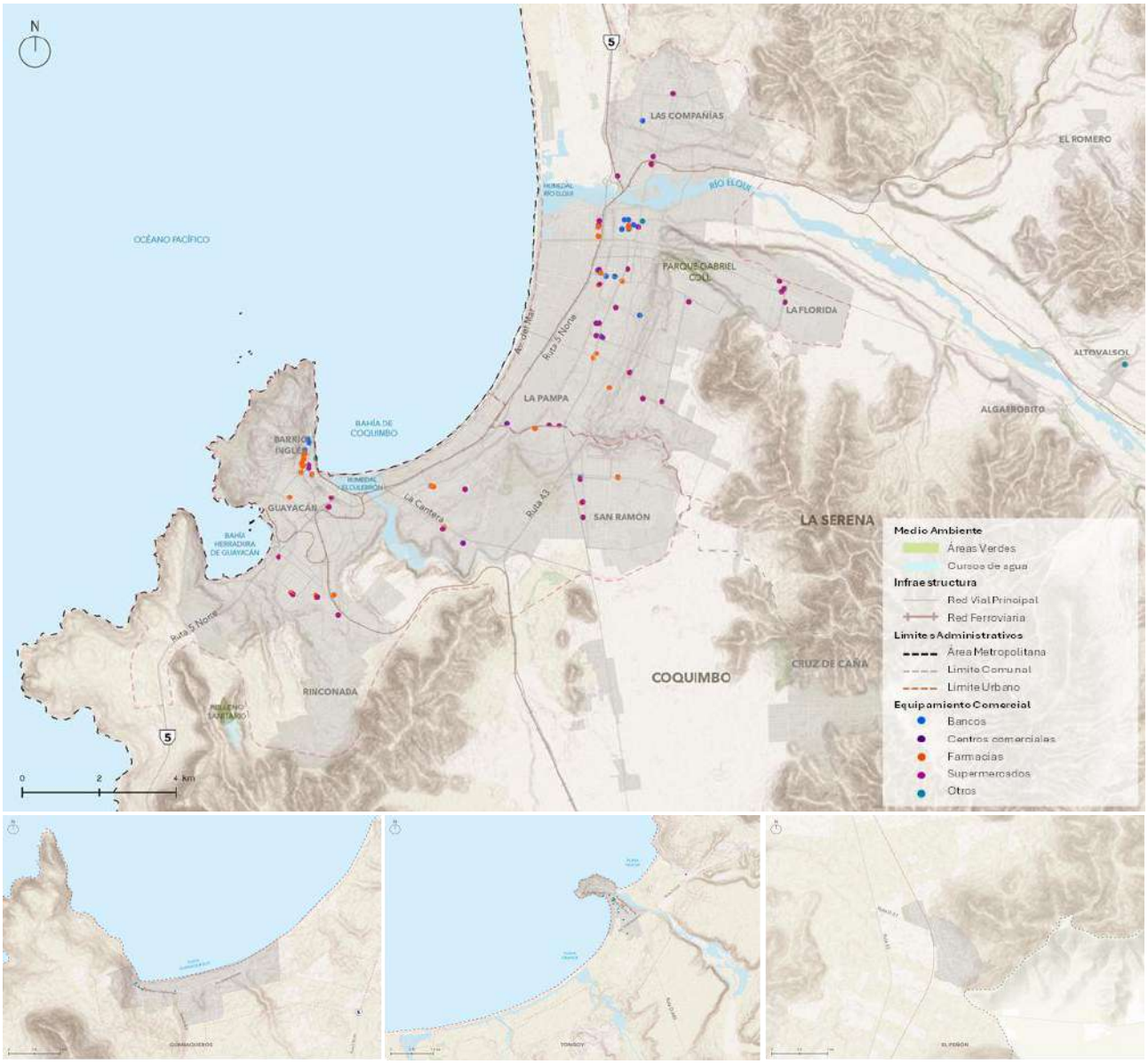
Fuente: IDOM con base en Google Earth 2026 y Censo 2024

El mapa confirma una dinámica de conformación de núcleos culturales asociados a los centros urbanos de ambas comunas, donde los valores del indicador son más altos y reflejan una mejor accesibilidad a este tipo de equipamientos. A medida que se avanza hacia la periferia urbana y hacia localidades de menor tamaño, el indicador disminuye progresivamente, evidenciando una disminución de la accesibilidad a la oferta cultural. Esto plantea desafíos en materia de cobertura territorial y planificación de equipamientos culturales en sectores periféricos de las comunas, con el propósito de contribuir a una mayor cohesión social y cultural en el territorio metropolitano.

Comercio

El levantamiento de la oferta comercial existente en el AM LS-CQ se realizó a partir de la información disponible en la plataforma Google Earth, utilizada como base para la identificación y georreferenciación. Para este análisis se consideran los establecimientos de mayor escala y relevancia territorial, tales como centros comerciales, supermercados, bancos y farmacias. El mapa que se presenta muestra la distribución de dicha oferta dentro del sistema metropolitano.

Ilustración 190 Mapa de Equipamientos Comerciales en el AM LS-CQ



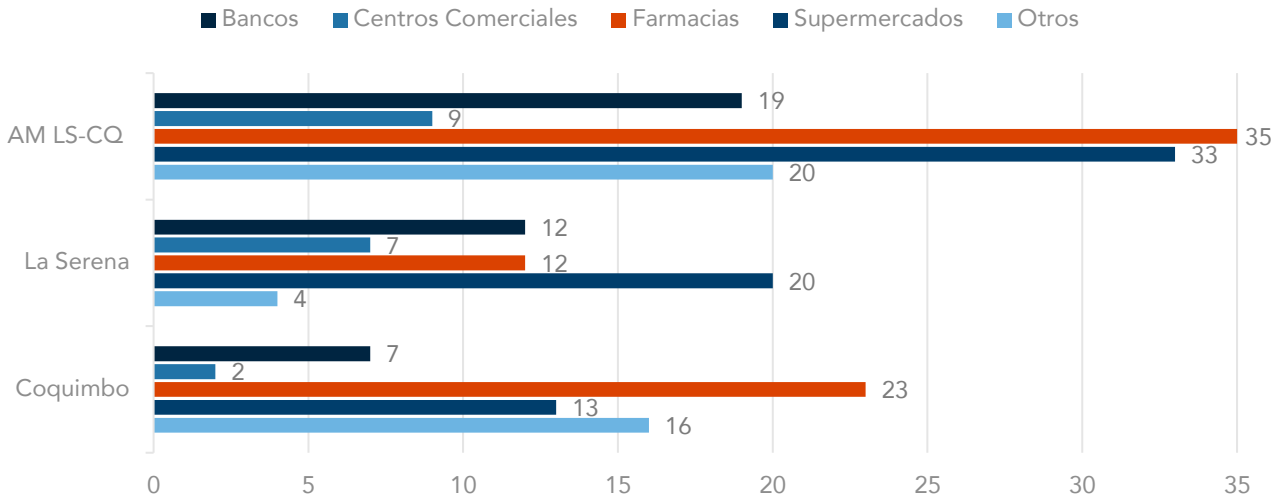
Fuente: IDOM con base en Google Earth (2026)

Desde el mapa es posible observar que los equipamientos comerciales presentan mayor dispersión territorial en comparación con las categorías de equipamientos previamente analizadas. Sin

embargo, esta dispersión igualmente presenta ciertos grados de concentración en los centros urbanos comunales, donde se agrupan equipamientos de mayor escala y diversidad funcional.

En complemento, se presenta de forma cuantitativa los equipamientos comerciales presentes en las comunas de AM LS-CQ.

Ilustración 191 Equipamientos comerciales en las comunas del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

Dentro de este conjunto, los centros comerciales destacan como equipamientos de mayor envergadura y alcance territorial, al concentrar una oferta diversificada que integra retail de gran formato, tiendas menores, patios gastronómicos, servicios financieros, entre otros. Sus escalas les otorgan un rol relevante en la generación de flujos urbanos a nivel metropolitano. Entre los principales equipamientos se este tipo se identifican:

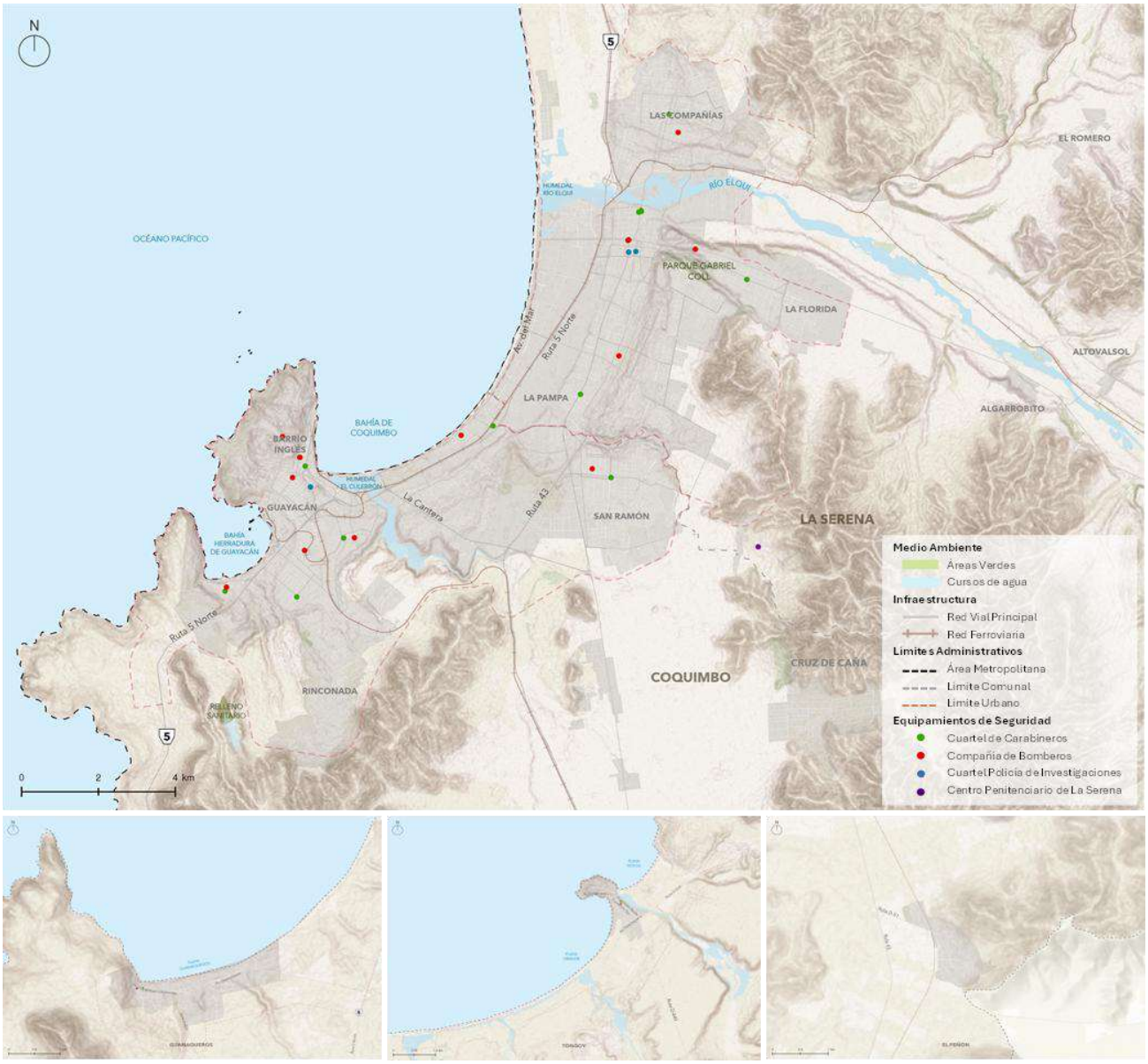
- **Mall Plaza La Serena**: principal centro comercial, cuenta con tiendas ancla, supermercados, servicios financieros, de salud, patio de comidas, entre otros. Desempeña un rol estructurante en la oferta comercial metropolitana.
- **Puerta del Mar (La Serena)**: centro comercial orientado preferentemente a compras de abastecimiento, cuya oferta se estructura en torno a tiendas ancla complementadas por retail menor, patio de comidas y locales de apoyo.
- **Mall Vivo Coquimbo:** centro comercial emplazado en el área central de la comuna, que integra tiendas de retail, supermercados, servicios financieros, entre otros. Cumple una función relevante en la provisión cotidiana de servicios para la población local.
- **Mercado Central de Coquimbo:** espacio comercial tradicional de carácter especializado, orientado a la venta de productos del mar, gastronomía local y comercio menor, con un marcado vínculo con la actividad turística y una alta carga identitaria.

En síntesis, la estructura comercial del AM LS-CQ refleja dependencia funcional en torno a los sectores de mayor concentración comercial, los cuales operan como nodos de consumo, servicios, recreación y empleo. Esta configuración refuerza flujos hacia los centros comunales, condición a considerar en la planificación territorial.

Seguridad

Respecto al equipamiento de seguridad se consideran los Cuarteles de Carabineros, de Policía de Investigaciones, Compañías de Bomberos y Cárceles, localizados según lo disponible en las páginas oficiales de cada institución. En complemento a dicha visualización, se presenta un desglose cuantitativo, facilitando una lectura comparativa entre las comunas integrantes del AM LS-CQ.

Ilustración 192 Mapa de Equipamientos de Seguridad en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en Carabineros de Chile, Junta Nacional de Bomberos y la Policía de Investigaciones de Chile

Ilustración 193 Equipamiento de seguridad en las comunas del AM LS-CQ

Unidad Territorial	Carabineros	Policía de Investigaciones	Bomberos	Cárcel
AM LS-CQ	**14**	**3**	**14**	**1**
Comuna de La Serena	6	2	4	1
Comuna de Coquimbo	8	1	10	0

Fuente: IDOM con base en Carabineros de Chile, Junta Nacional de Bomberos y la Policía de Investigaciones de Chile

A partir de estos antecedentes, se observa que ambas comunas cuentan con presencia institucional de seguridad pública, aunque con distintos niveles de dotación. En el caso de Carabineros de Chile, La Serena dispone de 6 cuarteles, mientras que Coquimbo concentra 8 unidades, reflejando una mayor cobertura territorial. La Policía de Investigaciones (PDI) presenta una localización más concentrada en la comuna de La Serena; complementariamente, en Coquimbo se inauguró en 2021 un cuartel en el sector Barrio Inglés, lo que permitió fortalecer la capacidad operativa en la comuna.

En relación a Bomberos, ambas comunas cuentan con una red de compañías distribuidas en el territorio; esta infraestructura resulta clave para la respuesta ante emergencias, incendios y desastres. Por su parte, la infraestructura penitenciaria se localiza exclusivamente en La Serena, donde se encuentra el Complejo Penitenciario Huachalalume, principal recinto de reclusión de la región.

No obstante, se identifican brechas relevantes en la cobertura territorial, particularmente en localidades como Algarrobito Altovalsol, El Romero, Cruz de Caña y El Peñón, las cuales se encuentran desprovistas de equipamientos directos de seguridad, dependiendo de tiempos de respuesta asociados a cuarteles ubicados en los centros poblados cercanos.

3.2.6.3. Análisis de Distribución de Áreas Verdes

El análisis de la distribución de áreas verdes constituye un componente esencial para comprender la calidad del entorno urbano y las condiciones de habitabilidad que este ofrece a la población. Las áreas verdes –como parque urbanos y plazas públicas– cumplen funciones recreativas, ecológicas y sociales. Su adecuada provisión y distribución espacial permiten identificar brechas relevantes en términos de cantidad y accesibilidad, aspectos fundamentales para orientar acciones que promuevan una mayor equidad territorial en el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

El análisis a continuación se enmarca en el catastro de áreas verdes (parques y plazas) para determinar su distribución espacial, accesibilidad y cobertura en el AM LS-CQ, así como para detectar el déficit en términos de cuantificación y cualificación. Para ello, se recopiló información secundaria proveniente del MINVU, complementada con el uso de imágenes satelitales y recursos fotográficos obtenidos durante el reconocimiento territorial.

Área Verde Existente

Un área verde lo constituyen parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde, cuya superficie de terreno está preferentemente destinada al esparcimiento o circulación peatonal, conformada generalmente por especies vegetales y otros elementos complementarios, según indica la OGUC. Para efectos de este análisis, se considerará como área verdes a plazas –toda área verde pública con una superficie entre los 450 y 20.000 m2– y parques –toda área verde pública con una superficie

mayor a 20.000 m2, a través de información del MINVU, y complementada con información de la actividad de reconocimiento territorial.

Según información del MINVU, complementada con observaciones en terreno, el AM LS-CQ registra un total de 4.073.348 m² de superficie de áreas verdes, de las cuales el 45,8% corresponde a parques y el 54,2% a plazas, evidenciando una mayor participación relativa de espacios de menor escala. A nivel territorial, la distribución presenta una alta concentración en la comuna de La Serena, que concentra el 88,1% de la superficie de parques y el 52,2% de las plazas a escala metropolitana, alcanzando en conjunto el 68,7% del total de áreas verdes del sistema.

Esta configuración evidencia una distribución territorial asimétrica, donde los espacios de mayor tamaño y potencial de uso metropolitano se concentran en La Serena, mientras que Coquimbo cumple principalmente un rol de cobertura local, lo que incide en brechas de acceso a áreas verdes de calidad y en la provisión de servicios ecosistémicos a escala urbana.

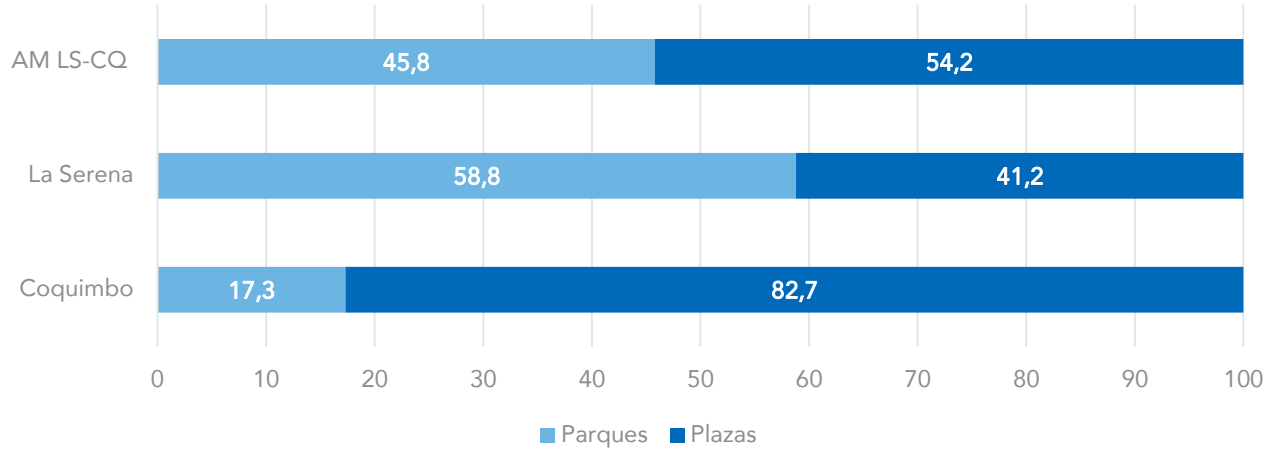
Tabla 89 Superficie de Área Verde existente

Unidad Territorial	Superficie Parques	% Parques del AM LS-CQ	Superficie Plazas	% Plazas del AM LS-CQ	Superficie Área Verde existente
AM LS-CQ	**1.866.589**	**100%**	**2.206.759**	**100%**	**4.073.348 m2**
Comuna de La Serena	1.645.243	88,1%	1.151.546	52,2%	2.796.789 m2
Comuna de Coquimbo	221.346	11,9%	1.055.213	47,8%	1.276.559 m2

Fuente: IDOM con base en información del MINVU, 2023

En la comparación porcentual entre las comunas del AM LS-CQ, destaca La Serena, que presenta la mayor proporción de superficie de parques (58,8%), superando el promedio metropolitano (45,8%). En contraste, Coquimbo evidencia una alta concentración de plazas (82,7%) y una baja presencia de parques (17,3%). Esta configuración revela una estructura desigual en la provisión de áreas verdes, donde La Serena concentra espacios de mayor escala y rol urbano, mientras Coquimbo se sustenta en áreas de proximidad, lo que limita la disponibilidad de parques y la provisión de servicios ecosistémicos y recreativos de mayor alcance.

Ilustración 194 Porcentaje de superficie de parques y plazas en el AM LS-CQ

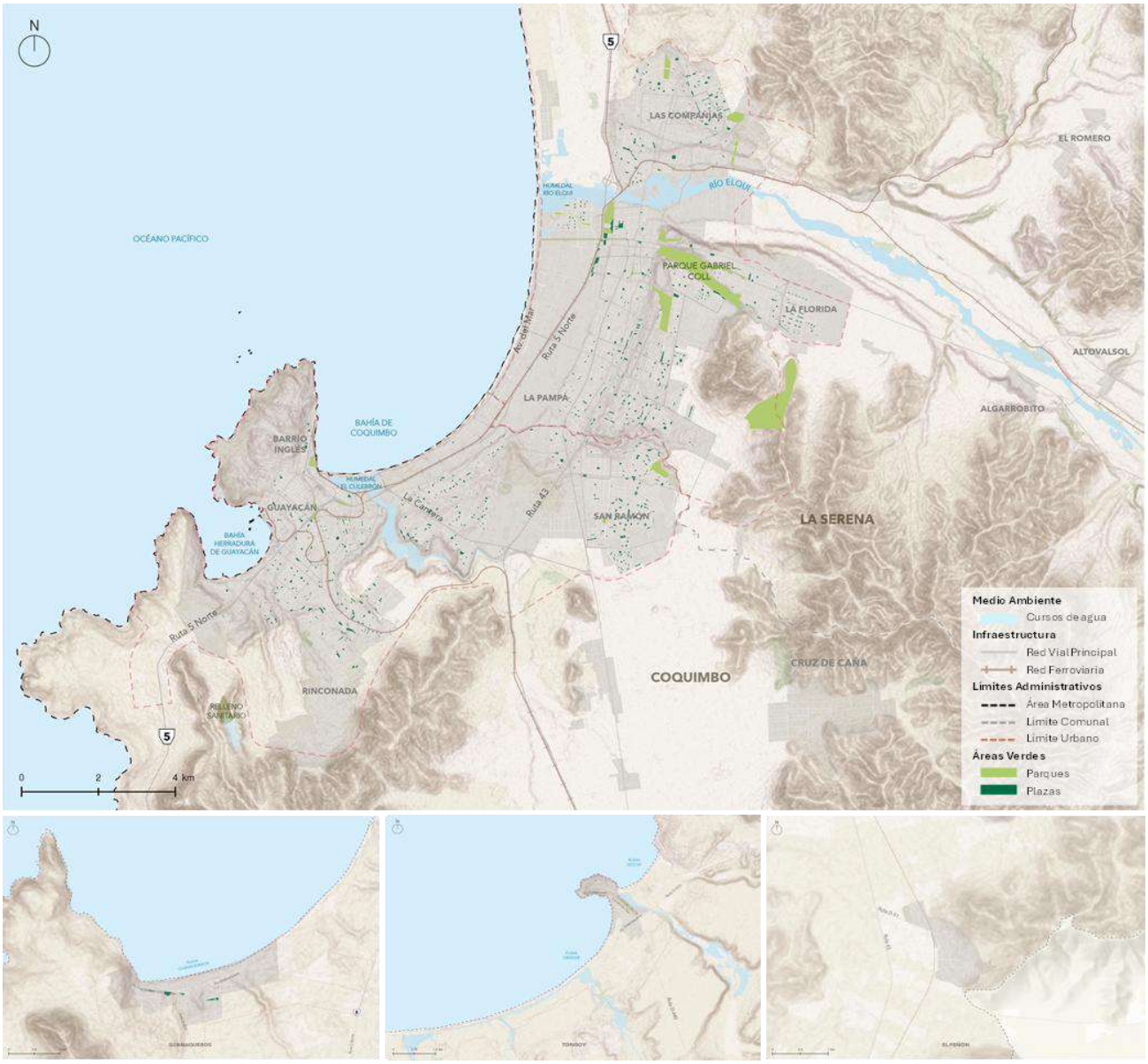


Fuente: IDOM con base en información del MINVU, 2023

En cuanto a su distribución territorial, el mapa a continuación muestra que las áreas verdes se localizan de manera dispersa en el área urbana, sin conformar un sistema integrado de infraestructura verde a escala metropolitana. Esta disposición fragmentada limita la capacidad de los espacios verdes para generar servicios ecosistémicos de mayor impacto, como conectividad ecológica, regulación ambiental o provisión de corredores verdes continuos, que integren grandes superficies verdes como el Parque Coll, el Humedal Río Elqui, Humedal El Culebrón, la Quebrada de Peñuelas, entre otros.

Tal como se mencionó anteriormente, la mayor concentración de parques se localiza en la comuna de La Serena, principalmente hacia el interior de la huella urbana y excluyendo el borde costero. Por su parte, la desigual distribución de áreas verdes respecto a la comuna de Coquimbo se observa también en los sectores de Guanaqueros, Tongoy y El Peñón, donde la condición es más crítica, dado que corresponden a áreas periféricas de la conurbación y prácticamente carecen de áreas verdes de escala relevante.

Ilustración 195 Mapa de Distribución de Parques Urbanos y Plazas en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en información del MINVU, 2023

Ilustración 196 Registro de Áreas Verdes en la comuna de La Serena

Fuente: IDOM, 2026

Ilustración 197 Registro de Áreas Verdes en la comuna de Coquimbo

Fuente: IDOM, 2026

Accesibilidad a Áreas Verdes

La accesibilidad a áreas verdes permite comprender cuáles son los espacios que contribuyen al bienestar urbano y a la calidad de vida de la población dentro de un territorio. Identificar su distribución espacial y detectar brechas es clave para promover una mayor equidad territorial en el área metropolitana, ya que el acceso a un área verde influye directamente en las oportunidades de recreación, salud física y mental, cohesión comunitaria y contacto con la naturaleza.

Para analizar este acceso a áreas verdes, el estándar establecido por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) para las ciudades chilenas, a través del SIEDU, define los siguientes parámetros:

- Superficie de área verde (parques y plazas) por habitante: **desde 10 m²/hab.**

- Distancia desde una manzana a su plaza más cercana: **hasta 400 metros.**
- Distancia desde una manzana a su parque más cercano: **hasta 3.000 metros.**

Superficie de Área Verde por Habitante

Este indicador representa la relación entre la superficie total de áreas verdes –considerando la sumatoria de parques y plazas públicas– y la población urbana, según datos del Censo 2024.

A escala metropolitana, el AM LS-CQ registra 8,75 m²/hab., cifra que se sitúa por debajo del estándar mínimo recomendado de 10 m²/hab. A nivel comunal, La Serena cumple y supera dicho estándar, con 12,70 m²/hab. Por el contrario, Coquimbo registra un valor de 5,2 m²/hab., evidenciando una marcada desigualdad en la distribución de áreas verdes entre las comunas que conforman el área metropolitana.

Tabla 90 Superficie de áreas verdes por habitante en el AM LS-CQ

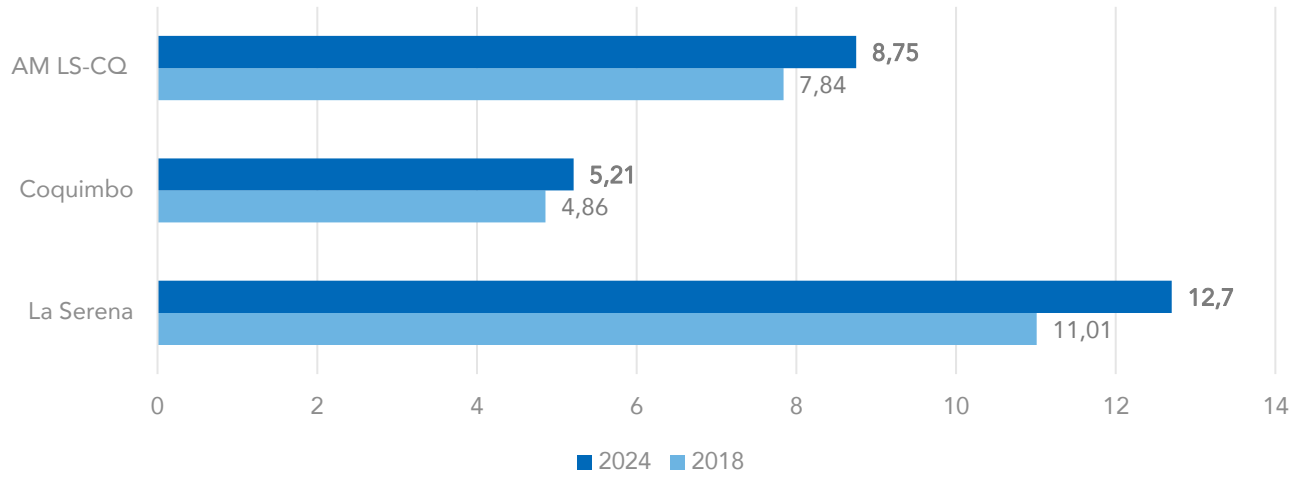
Unidad Territorial	Superficie AAVV 2023	Población urbana 2024	Indicador m2/Hab.
AM LS-CQ	**4.073.348 m2**	**465.306**	**8,75 m2/hab.**
Comuna de La Serena	2.796.789 m2	220.187	12,7 m2/hab.
Comuna de Coquimbo	1.276.559 m2	245.119	5,21 m2/hab.

Fuente: IDOM con base en información del MINVU, 2023

En comparación con el año 2018[61], según datos del SIEDU sobre catastro de áreas verdes, ambas comunas del área metropolitana aumentaron su indicador. Por un lado, La Serena aumentó de 11,01 m²/hab. a 12,7 m²/hab. con más de 500.000 m². Misma situación ocurre en el caso de Coquimbo, cuyo indicador aumentó de 4,86 m²/hab. a 5,21 m²/hab., con más de 200.000 m² de área verde. En consecuencia, considerando ambas superficies en 2018 (MINVU), junto con la población urbana registrada en el Censo 2017, el indicador metropolitano alcanzaba 7,84 m²/hab. en 2018 y 8,70 m²/hab. en 2024, aún debajo del estándar mínimo.

[61] Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2018). Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano. Obtenido de Superficie de áreas verdes públicas por habitante:

Ilustración 198 Evolución de indicador de áreas verdes, 2018-2024



Fuente: IDOM con base en información del SIEDU 2018 y datos del MINVU 2023

Déficit de Áreas Verdes por Habitante

Considerando el estándar mínimo recomendado de 10 m²/hab., se estima que el AM LS-CQ presenta un déficit de áreas verdes superior a 500.000 m², equivalente al 12,5% de la superficie total recomendada para cumplir con el estándar de áreas verdes por habitante. En el caso de Coquimbo, el déficit supera el 1.000.000 m² de superficie de área verde, lo que corresponde aproximadamente al 48% de la superficie necesaria para alcanzar el estándar mínimo recomendado. Por el contrario, La Serena al cumplir con el estándar establecido por el SIEDU, no registra déficit de áreas verdes.

Tabla 91 Déficit actual de Área Verde en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Área verde actual	AAVV para cumplir estándar*	Déficit de Área Verde**	% (déficit / AAVV estándar)
AM LS-CQ	**4.073.348 m²**	**4.653.060 m²**	**579.712 m²**	**12,5%**
Comuna de La Serena	2.796.789 m²	2.201.870 m²	-594.919 m²	-27,0%
Comuna de Coquimbo	1.276.559 m²	2.451.190 m²	1.174.631 m²	47,9%

* Área Verde para cumplir estándar: 10 m2/hab. x población urbana 2024.

** Déficit de Área Verde: Área Verde para cumplir estándar – Área Verde Actual.

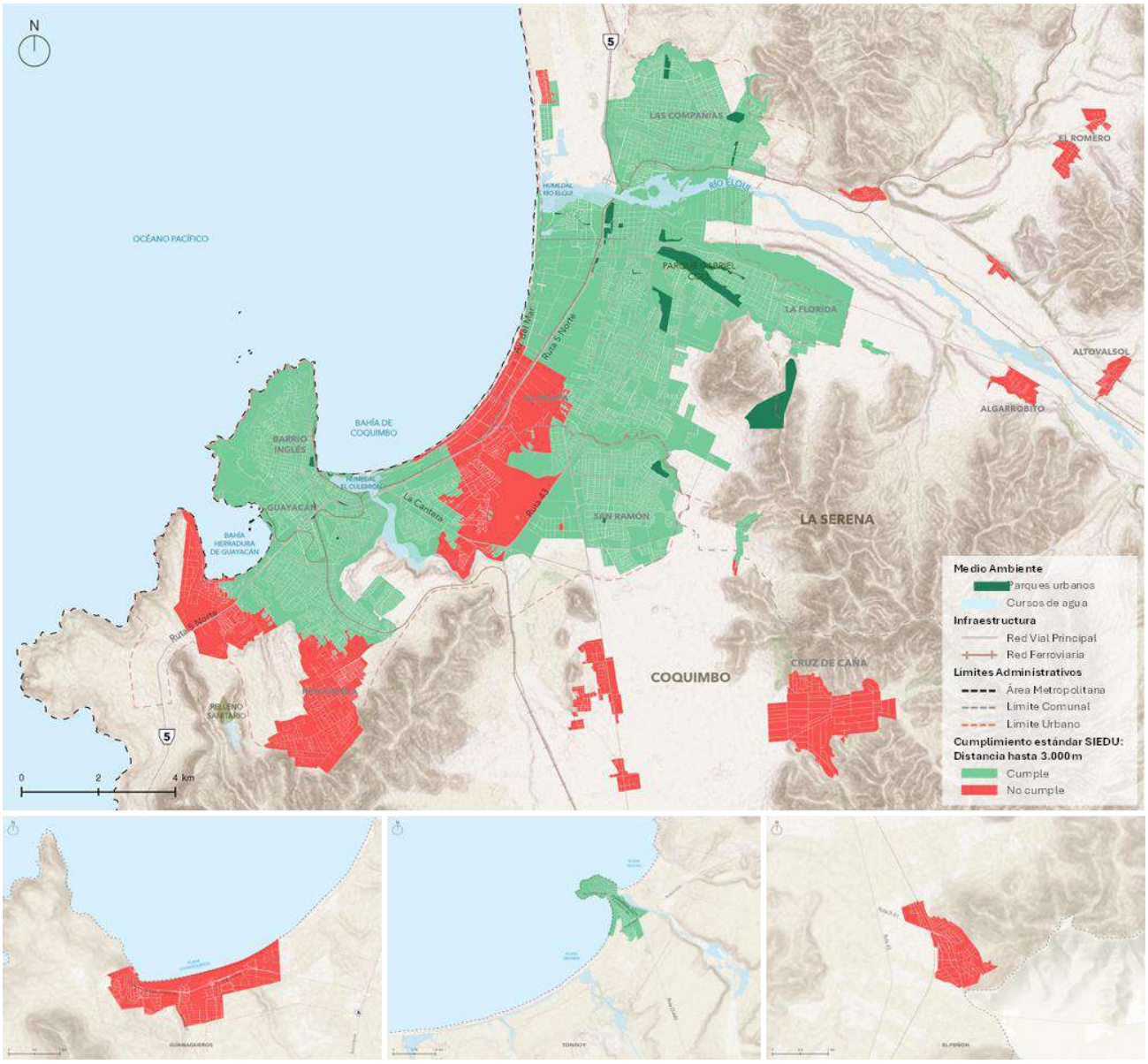
Fuente: IDOM

Accesibilidad (distancia) a Parques Urbanos

Este indicador mide la distancia, desde cada manzana, a su parque más cercano, considerando hasta 3.000 metros de distancia, con el fin de identificar aquellas manzanas y población que no cuentan con acceso a parques, o cuya distancia es mayor a 3.000 metros.

A continuación se presentan gráficamente las manzanas del territorio metropolitano que cumplen y aquellas que no cumples con el estándar definido por la CNDU.

Ilustración 199 Mapa de Accesibilidad a Parques Urbanos en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el MINVU (2023)

Los sectores representados en rojo corresponden a las manzanas cuyo parque más cercano se encuentra a más de 3.000 metros de distancia, dejando con déficit en la accesibilidad a parques a 93.505 habitantes del área metropolitana. Esta condición implica una disminución en la calidad de vida de los habitantes, en la disponibilidad de espacios de recreación activa, capacidad del territorio para proveer servicios ecosistémicos, entre otros. Bajo esta situación destacan:

- **La Serena:** sector sur poniente de la comuna, en el límite urbano con Coquimbo, asociado al sector de La Pampa. También destacan los asentamientos fuera de la conurbación como Algarrobito, Altovalsol y El Romero.

- **Coquimbo:** sector sur y centro norte de la comuna hacia los límites urbanos. También destacan los asentamientos fuera de la conurbación como Guanaqueros, El Peñón, Pan de Azúcar y Cruz de Caña.

Accesibilidad (distancia) a plazas públicas

Este indicador mide la distancia, desde cada manzana, a su plaza más cercana, considerando hasta 400 metros de distancia, con el fin de identificar aquellas manzanas y población que no cuentan con acceso a parques, o cuya distancia es mayor a 400 metros.

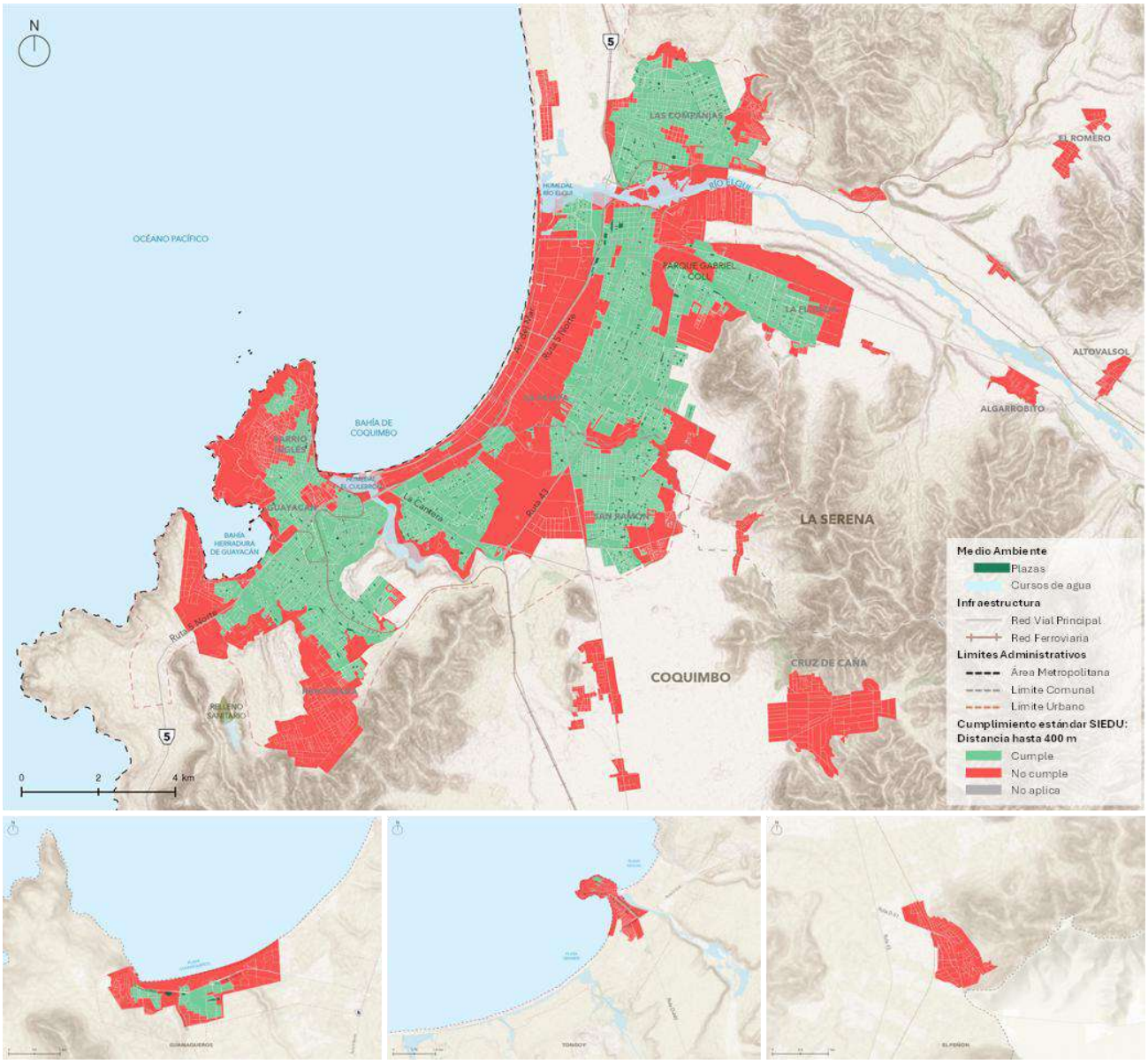
A continuación, se presentan gráficamente las manzanas del territorio metropolitano que cumplen y aquellas que no cumplen con el estándar definido por la CNDU.

Los sectores representados en rojo corresponden a las manzanas cuya plaza más cercana se ubica a más de 400 metros, evidenciando un déficit de accesibilidad que afecta a 157.846 habitantes del área metropolitana. Esta condición resulta más crítica que la observada para parques, lo que contribuye al acceso cotidiano a espacios de recreación barrial, especialmente en sectores donde no se cumple ninguno de los dos estándares analizados.

La situación es particularmente relevante en Coquimbo, donde, pese a registrar una menor cobertura del indicador (m^2/hab.), persisten déficits significativos de accesibilidad, concentrados en áreas periurbanas de la conurbación y asentamientos más alejados como El Peñón, Tongoy y Guanaqueros, reforzando brechas territoriales en la provisión de áreas verdes de proximidad.

A nivel metropolitano, si bien la zona costera asociada a la Bahía de Coquimbo y la Bahía de La Herradura presenta baja accesibilidad a plazas bajo el estándar definido, destaca la existencia de un paseo costero continuo que cumple un rol complementario en la provisión de espacio público, contribuyendo a la recreación, el bienestar y la calidad de vida, aunque sin sustituir plenamente la función de las áreas verdes de escala barrial.

Ilustración 200 Mapa de Accesibilidad a Plazas en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en el MINVU (2023)

Área Verde Planificada

El área verde planificada corresponde a la superficie destinada a áreas verdes como parques, plazas u otros espacios públicos en los instrumentos de planificación territorial, tales como el Plan Regulador Comunal (PRC) y el Plan Regulador Intercomunal (PRI).

La comparación entre estas áreas planificadas y las áreas verdes actualmente existentes permite revisar la coherencia entre lo proyectado y su grado de materialización. Este contraste constituye una herramienta para identificar brechas de implementación, detectar sectores donde las áreas

verdes planificadas no se han consolidado y reconocer zonas con potencial estratégico para orientar inversiones públicas, especialmente en aquellas comunas que presentan mayores déficits.

La siguiente tabla evidencia una brecha relevante entre la superficie de área verde planificada en los IPT y la superficie existente en el AM LS-CQ.

Tabla 92 Superficie de Área Verde existente y planificada

Unidad Territorial	Superficie Área verde en IPT	Superficie Área verde existente	Diferencia entre AAVV existente y planificada
AM LS-CQ	**40.197.790 m²**	**4.073.348 m²**	**-36.124.442 m²**
Comuna de La Serena	10.788.387m²	2.201.870 m²	-8.586.517 m²
Comuna de Coquimbo	29.409.403 m²	2.451.190 m²	-26.958.213 m²

Fuente: IDOM con base en información de IPT

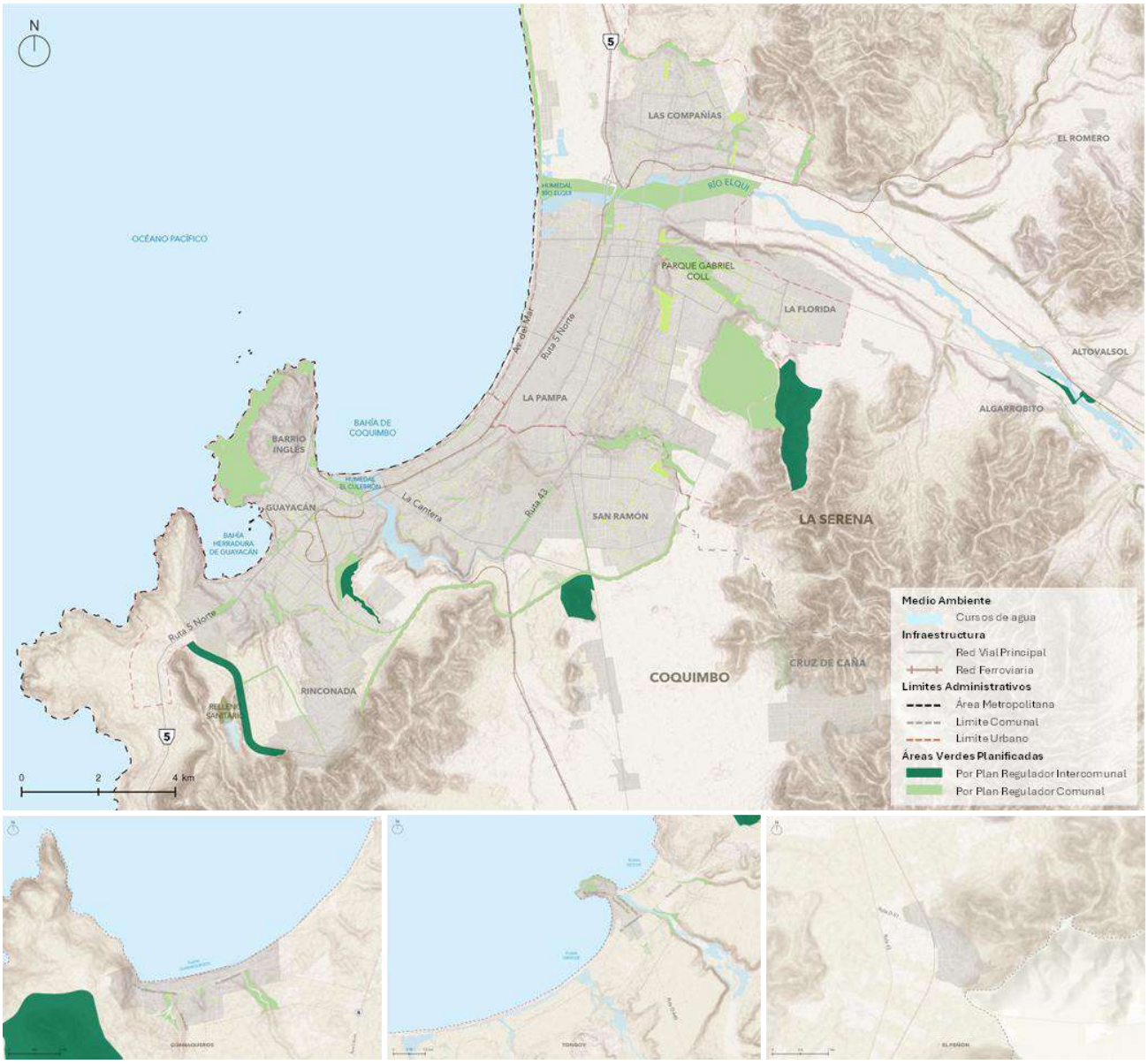
A escala metropolitana, se proyectan 40.197.790 m² de áreas verdes, mientras que el catastro de existentes alcanza 4.073.348 m², lo que se traduce en una amplia diferencia de lo –36.124.442 m² entre lo existente y lo planificado por los instrumentos.

Esta brecha se replica también en las dos comunas del AM LS-CQ, aunque no se distribuyen de manera homogénea: Coquimbo presenta la principal brecha con una diferencia de –26.958.213 m² de área verde, lo que implica un alto déficit y una necesidad urgente de planificación. En cuanto a La Serena, la comuna presenta una diferencia de –8.586.517 m², lo que evidencia una mejor situación relativa.

Con estos datos, se refuerza la necesidad de alinear la planificación y gestión del suelo para consolidar un sistema de infraestructura verde que equilibre las diferencias territoriales. En este sentido, la brecha de Coquimbo representa una oportunidad estratégica para impulsar proyectos de reconversión y expansión de áreas verdes, mientras que en La Serena el desafío está en mantener y consolidar lo ya existente pero integrado en un enfoque de sistema.

En el siguiente mapa se identifican las áreas verdes planificadas en el área metropolitana según los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). Destaca la incorporación de áreas asociadas a sistemas naturales del AM LS-CQ —como quebradas, ríos y humedales—, lo que representa una oportunidad para su puesta en valor como infraestructura verde, contribuyendo tanto a la conectividad ecológica como a la provisión de servicios ecosistémicos y espacios de uso público. Asimismo, resalta la zonificación de áreas verdes en el borde poniente de la península de Coquimbo, actualmente ocupada por asentamientos informales, lo que plantea desafíos de gestión del suelo y la necesidad de estrategias de reconversión para materializar estos espacios según la planificación vigente.

Ilustración 201 Mapa de Áreas Verdes por Instrumentos de Planificación Territorial



Fuente: IDOM con base en el Plan Regulador Intercomunal (2019) y Plan Regulador Comunal de La Serena (2020) y Coquimbo (2026)

3.2.6.4. Análisis del Sistema de Movilidad Estructurante

El capítulo analiza el sistema actual de movilidad y transporte en el área metropolitana, con el fin de conocer la conectividad e identificar brechas en el transporte privado, el transporte público y los modos no motorizados. Este análisis incluye la revisión de estudios y análisis existentes sobre el sistema de transporte, así como la cartera de proyectos en ejecución y programados.

Entre los antecedentes revisados destacan el Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del "Área Metropolitana La Serena - Coquimbo" (2024), el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de La Serena, elaborado por la Municipalidad de La Serena, de 2023, también el Análisis de la Infraestructura de Transporte de la Región de Coquimbo, elaborado por la Dirección de Planeamiento del MOP, del año 2024, el Estudio base para el PIIMEP Metropolitano y el Informe de Medición de Demanda de Servicios Público Urbano Mayor de La Serena y Coquimbo, de 2019.

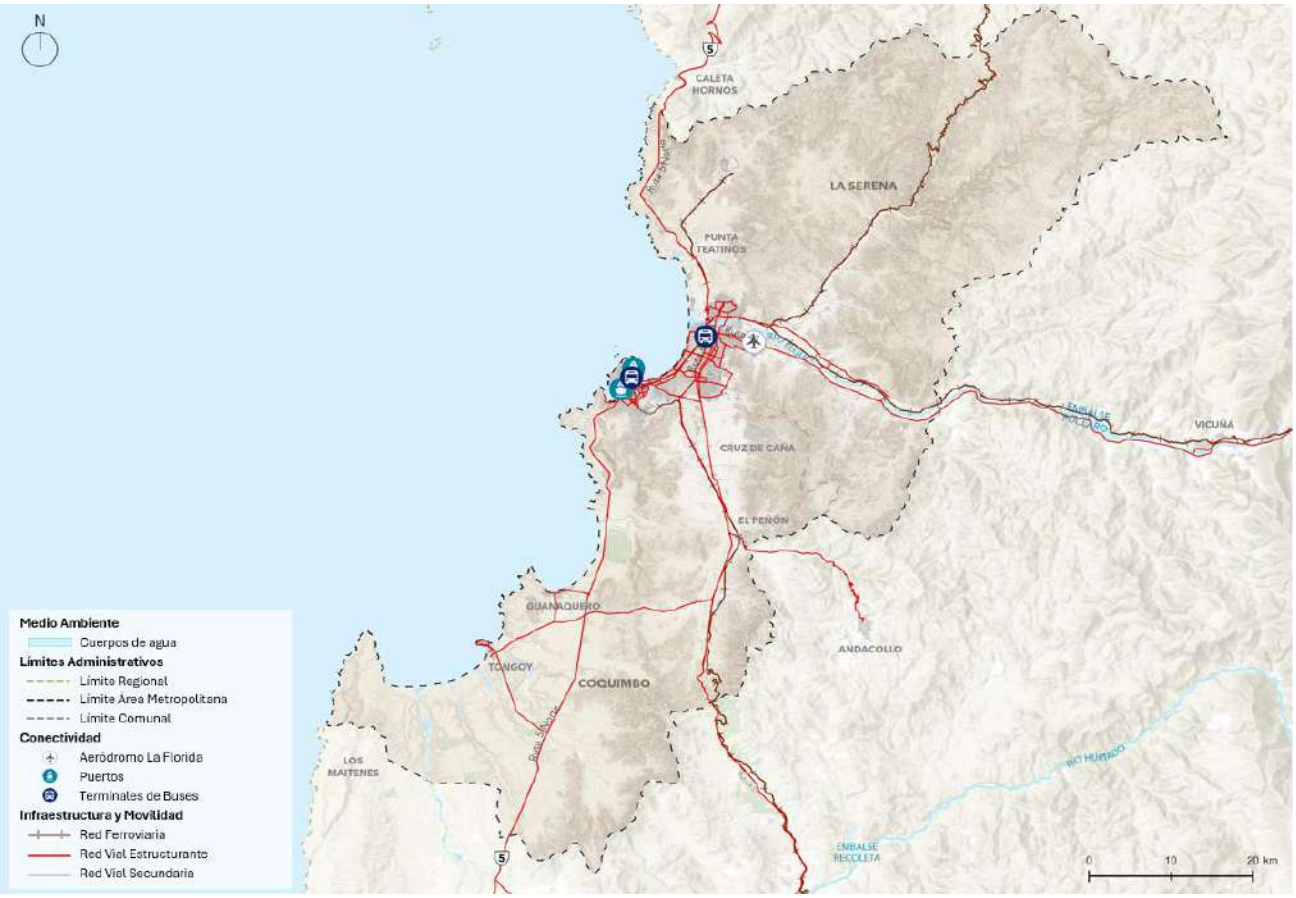
Infraestructura de Transporte Privado

La infraestructura vial asociada al transporte privado en el sistema metropolitano se organiza a partir de vías estructurales y secundarias. Dentro de las primeras, destacan la Ruta 5, principal eje vial de escala nacional, que atraviesa el AM LS-CQ en sentido norte-sur y la Ruta 43/Av. José Manuel Balmaceda la que empieza en el centro histórico de La Serena, prolongándose hacia el sur por Coquimbo y luego hacia el interior de la comuna en dirección hacia El Peñón.

En términos territoriales, la Ruta 5 Norte funciona como columna vertebral del AM LS-CQ, siendo el eje de mayor importancia para el transporte interregional e intercomunal. Esta ruta atraviesa íntegramente el área metropolitana, emplazándose paralela a la costa, lo que implica una relación importante con los balnearios de estas comunas, como Tongoy, Algarrobito, Morrillos, Las Tacas y Guanaqueros.

El siguiente mapa permite identificar la red vial jerarquizada del sistema metropolitano, diferenciando ejes estructurantes y secundarios, a una escala metropolitana.

Ilustración 202 Mapa de Red Vial Estructurante en el Área Metropolitana

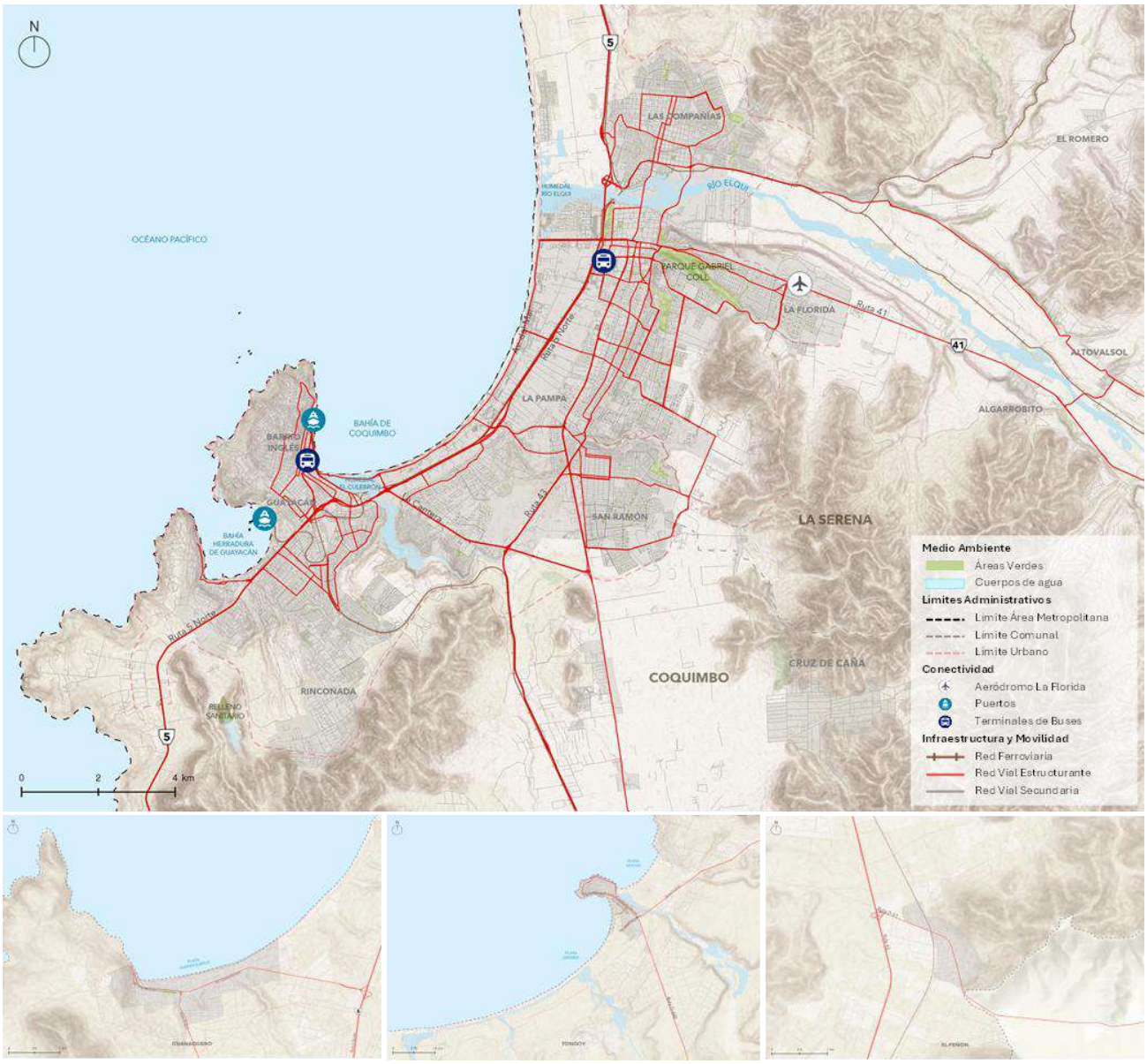


Fuente: IDOM

De forma paralela, el análisis cartográfico permite identificar a las comunas de La Serena y Coquimbo como los nodos centrales del Área Metropolitana, en torno a los cuales se organiza su conectividad. En este sistema, ambas comunas concentran los principales servicios e infraestructuras de conectividad, actuando como los puntos de origen desde los cuales se proyectan los ejes de vinculación hacia Elqui, Andacollo y Ovalle, así como la continuidad de la Ruta 5 hacia el norte y sur, incidiendo directamente en los patrones de desplazamiento y en la estructura de movilidad del área metropolitana.

Asimismo, se evidencia la existencia de un número limitado de conexiones viales estructurantes, siendo estas asociadas a las comunas de La Serena y Coquimbo, lo que genera una alta dependencia de estos nodos centrales para la mayoría de los desplazamientos metropolitanos. Esta condición produce efectos negativos en el desempeño del sistema de movilidad, tales como aumentos en la congestión, mayores tiempos de viaje y una mayor vulnerabilidad ante eventuales interrupciones, afectando la resiliencia y eficiencia del sistema en su conjunto.

Ilustración 203 Mapa de Red Vial Estructurante en el Área Urbana de La Serena – Coquimbo



Fuente: IDOM

Dentro de los principales corredores viales estructurantes que soportan la conectividad entre las comunas y el nodo central, se identifican lo siguientes:

- **Ruta 43**, eje estructurante transversal de escala regional que conecta el área metropolitana con el interior (Ovalle). Presenta un rol estratégico para el transporte de carga, logística y conectividad productiva, además de canalizar flujos intercomunales entre Coquimbo y La Serena. Su infraestructura corresponde a pavimento, con doble calzada de dos carriles cada una.

- **Ruta D-409**, eje estructurante que articula sectores rurales y periurbanos de la comuna de Coquimbo, cumple funciones de conectividad local y apoyo a actividades productivas. Su infraestructura corresponde a pavimento de doble calzada con un carril en cada sentido.
- **Ruta D-35**, eje estructurante que facilita la articulación territorial de Coquimbo con hacia el este, conecta con las rutas 43 y D-409 ampliando las opciones de desplazamiento. Su infraestructura corresponde a pavimento, con doble calzada de dos carriles cada una.
- **Ruta 41 CH**, relevante corredor internacional La Serena con el Valle de Elqui y el paso fronterizo Agua Negra. Cumple funciones estratégicas para el turismo, transporte de carga y conectividad binacional, además de estructurar el desarrollo del eje valle. Su infraestructura corresponde en la mayoría de su extensión a pavimento y es de doble calzada con un carril en cada sentido.
- **Ruta D-201**, ex ruta D-305, vía de conexión local, que articula sectores rurales del Valle del Elqui con el sector de La Compañía, recorriendo el lado norte del Río Elqui. Su infraestructura corresponde a pavimento y es de doble calzada con un carril en cada sentido.
- Las Avenidas **Francisco de Aguirre** y **Cuatro Esquinas** son dos vías perpendiculares a la costa que cumplen la función de adentrarse en la comuna de La Serena desde la costa, la primera asociada al centro histórico y la segunda al sector residencial, atravesando el sector La Pampa hasta el Cerro Grande. Su infraestructura corresponde a pavimento, donde la primera es de doble carril y la segunda de uno.
- **Av. Costanera/Av. Del Mar,** principal ruta paralela a la costa, de alto valor turístico, conecta La Serena con Coquimbo, con una alta demanda en meses estivales, dedicada al comercio. Su infraestructura corresponde a pavimento de doble calzada con un carril en cada sentido.

Ilustración 204 Vías estructurantes en el AM LS-CQ

Fuente: IDOM, 2026

En general las vías estructurantes del AM LS-CQ presentan atochamientos en hora punta. El caso más relevante corresponde a la Ruta 5, la cual atraviesa los dos principales nodos del área metropolitana, desempeñando un rol estructurante en el sistema de movilidad. Esta infraestructura absorbe tanto flujos de corta y mediana distancia generados al interior de las áreas urbanas principales, como también los flujos asociados a los desplazamientos interregionales de la población en sentido norte–sur a escala nacional, condicionando de manera significativa el

funcionamiento y los patrones de movilidad del área metropolitana. Cabe recalcar que la Ruta 5 al ingresar al área urbana de La Serena y Coquimbo, experimenta un cambio en su estándar operacional, transitando desde una vía de carácter expreso interurbano a una vía con funcionamiento urbano, incorporando intersecciones a nivel, cruces semaforizados y accesos directos, lo que modifica sustancialmente sus condiciones de operación, lo que genera un aumento en los tiempos de desplazamiento debido a la disminución de la velocidad promedio.

La Av. Costanera/Av. Del Mar, presenta atochamientos en sus extremos en horarios punta, ligados la presencia de mayor cantidad de flujos y población, ya que ahí se encuentran Coquimbo y La Serena.

Las rutas D-409, D-35/La Cantera y 43 funcionan como vías alternativas a la Ruta 5 para desplazarse hacia los sectores periféricos, principalmente residenciales como también entre Coquimbo y La Serena. Estas vías en horario punta presentan altos niveles de congestión al ser las únicas alternativas rápidas de desplazamiento, viéndose afectadas por atochamientos en los horarios de más movimiento.

En horario punta el centro de La Serena presenta una importante congestión vehicular, asociada al sector histórico, alrededor de los ejes Francisco de Aguirre y Amunátegui, más al sur, lo mismo ocurre en la Av. Cuatro Esquinas, con atochamiento en gran parte de su extensión.

En el sector de Las Compañías en La Serena, existen dos avenidas importantes en la dirección esteoeste, Av. El Islón y Av. G. Marín. En el sector sur de Coquimbo las Av. Los Clarines y Av. El Sauce estructura el crecimiento de la ciudad en el sector de Sindempart.

Por último, las avenidas Varela y Pedro Nolasco Videla, ejes centrales de la península de Coquimbo, que atraviesan su centro histórico y facilitan la conectividad dentro de este, al igual que las otras vías estructurantes, en las horas punta se generan atochamientos importantes.

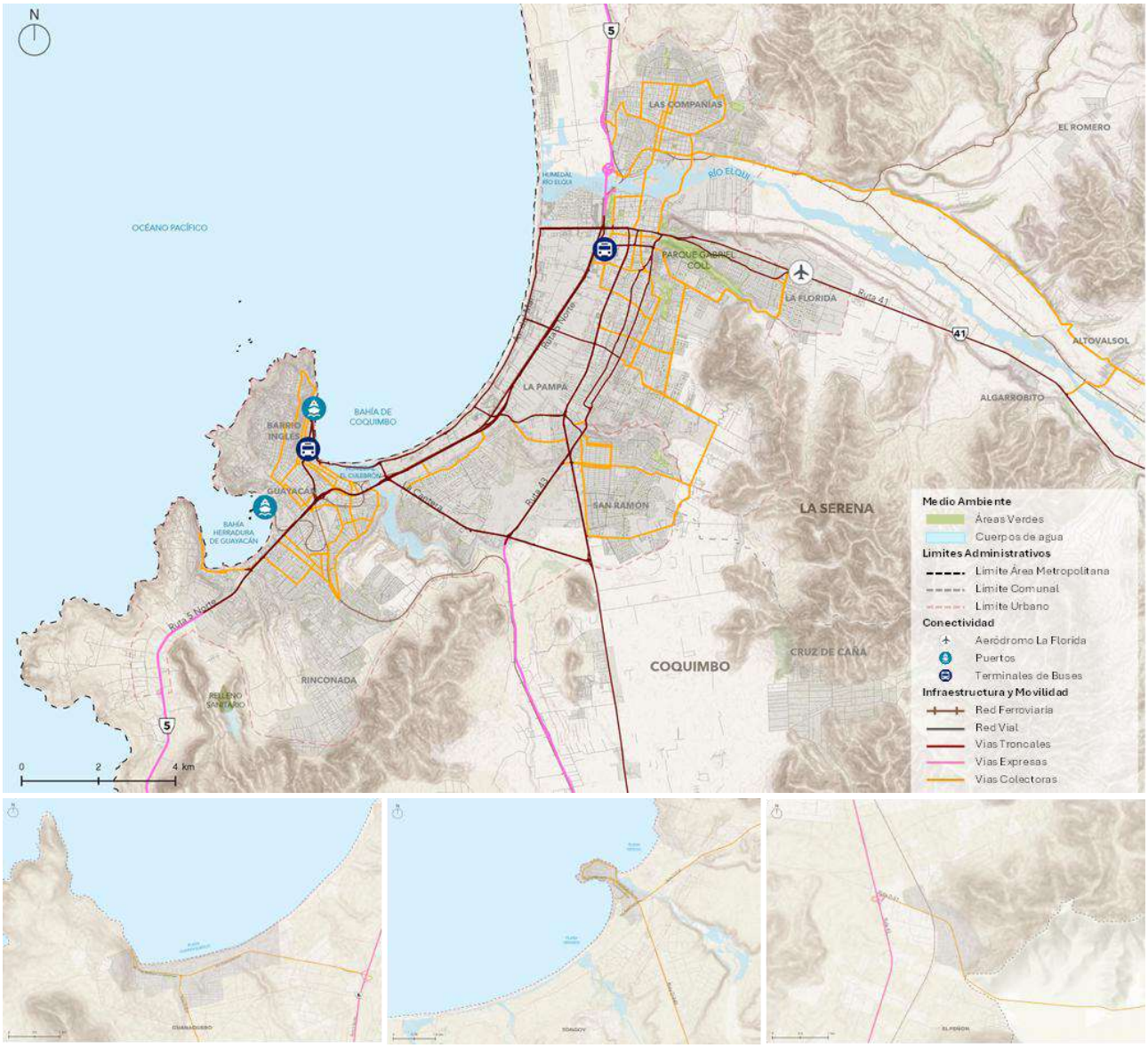
Cabe mencionar que el gran número de turistas en los meses estivales que visita el AM LS-CQ produce un colapso generalizado de las vías principales, principalmente de La Serena.

En complemento al análisis, el siguiente mapa da cuenta de la categorización de la oferta vial según su función y capacidad, identificando vías expresas, troncales y colectoras que estructuran el sistema de movilidad metropolitana. En este contexto, la O.G.U.C establece las siguientes definiciones:

- **Vía Expresa**: su rol principal es establecer las relaciones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional, sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con velocidades de diseño entre 80 y 100 km/h.

- **Vía Troncal**: su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna, sus calzadas permiten el desplazamiento de grandes distancias, con velocidades de diseño entre 50 y 80 km/h.
- **Vía Colectora**: su rol principal es de corredor de distribución entre la residencia y los centros de empleo y servicios, y de repartición y/o captación hacia o desde la trama vial de nivel inferior. Sus calzadas atienden desplazamientos a distancia media, con velocidades de diseño entre 40 y 50 km/h.

Ilustración 205 Mapa de Categorización Vial en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM

En el mapa se evidencia la presencia de dos nodos principales dependientes de las vías troncales y expresas. También se observa, la oferta vial de rutas de acceso y salida del AM LS-CQ es limitada,

siendo la principal restricción natural la orografía del sector, caracterizada por la presencia de cuerpos montañosos y valles, restringiendo las capacidades viales a estos últimos. Debido a esto, las alternativas de desplazamiento son dos hacia el sur (Ruta 5 y Ruta 43), una hacia el este (Ruta 41 CH) y una hacia el norte (Ruta 5), como se puede apreciar en el mapa. La dependencia de los flujos en la ruta 5 genera cuellos de botella que provocan un aumento en los tiempos de desplazamiento promedio del AM LS-CQ.

Infraestructura de Transporte Público

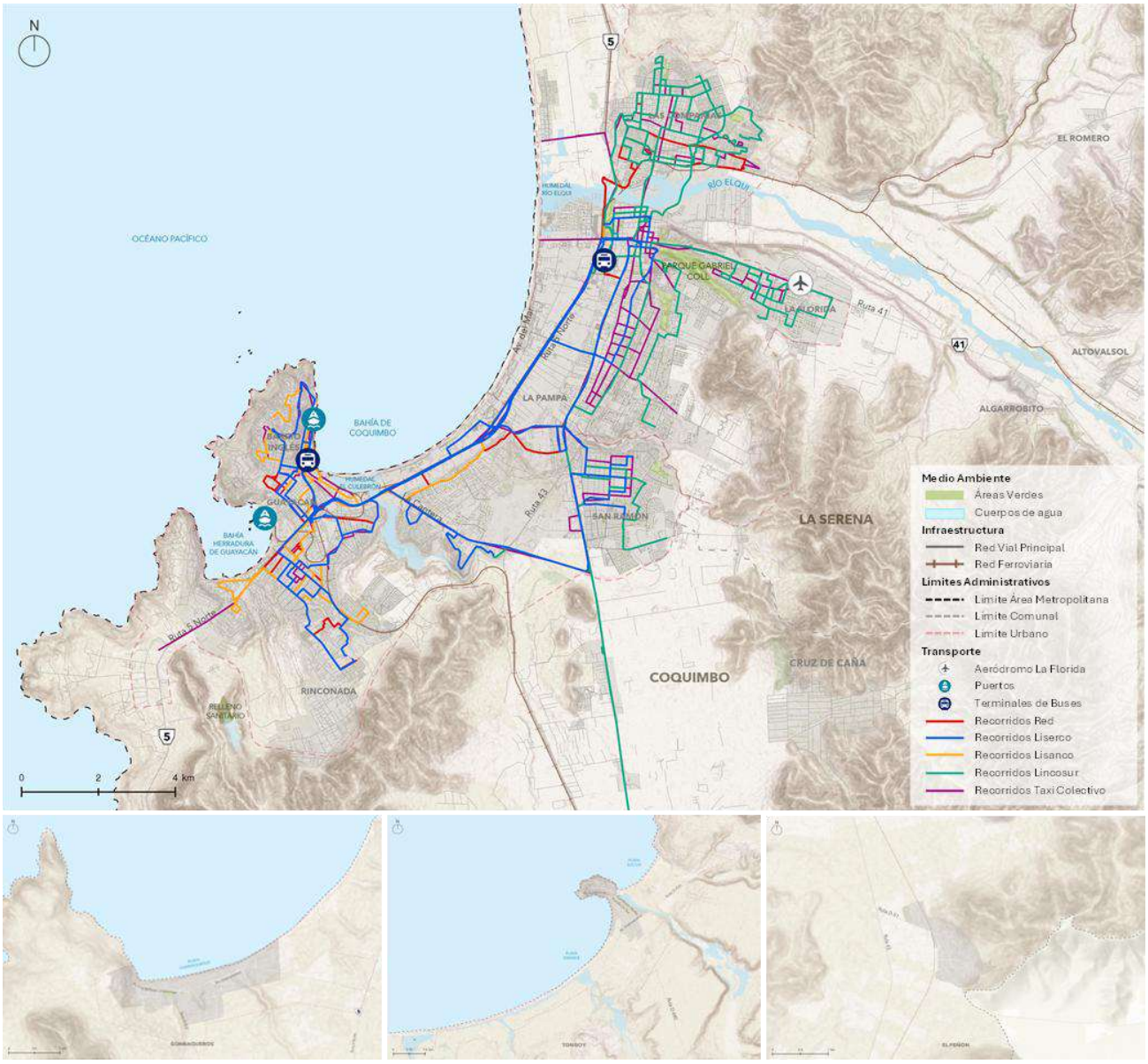
El sistema de transporte público del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se estructura en distintos subsistemas que conforman la oferta de movilidad, los cuales operan con diversos niveles de cobertura, capacidad y regulación. Para efectos del análisis, la red se clasifica en las siguientes categorías:

- **Transporte público mayor:** Corresponde principalmente a servicios de buses y taxibuses que estructuran la movilidad urbana e intercomunal, conectando los principales centros urbanos de La Serena y Coquimbo. También se incluyen otros modos de desplazamiento como ferroviarios, marítimos o aéreos. Estos servicios presentan mayores capacidades de transporte y operan sobre los principales ejes viales estructurantes, cumpliendo un rol fundamental en la movilidad cotidiana de la población.
- **Transporte público menor:** Compuesto principalmente por taxis colectivos, los cuales cumplen funciones de alimentación y complementariedad del sistema de transporte mayor. Estos servicios presentan mayor flexibilidad en sus recorridos y contribuyen a mejorar la cobertura territorial, especialmente hacia sectores residenciales y áreas con menor accesibilidad.

Según el informe de medición de demanda de servicios público urbano mayor de La Serena y Coquimbo (2019), los principales motivos de los traslados son por actividades escolares y académicas, turismo y recreación, trabajo y comercio y salud, seguido por eventos regionales.

A continuación, se presenta un mapa que sintetiza la principal oferta de transporte público presente en el AM LS-CQ, permitiendo visualizar su cobertura territorial y articulación entre los distintos modos.

Ilustración 206 Mapa de Infraestructura de Transporte Público en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM, 2026

Transporte Público Mayor

El transporte público mayor del AM LS-CQ está compuesto por buses urbanos y rurales, sistema ferroviario y aéreo, de los cuales se analizan sus servicios e infraestructura dedicada.

En esta materia, es pertinente mencionar que dentro del área metropolitana existen dos Perímetros de Exclusión (PE) operativos, correspondientes a PE Coquimbo y PE La Serena. Estos fueron definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), a través de la División de Transporte Público (DTPR) y la SEREMI MTT de Coquimbo, en coordinación con los operadores locales. Esta acción permitió modernizar y ordenar las operaciones del transporte público mayor, estableciendo estándares de servicio, fiscalización y uso de tecnologías orientadas a mejorar la experiencia de viaje de las personas. En tanto, las operaciones del PE en Coquimbo y La Serena iniciaron en noviembre de 2011.

Sistema de Buses Urbanos y Rurales

En cuanto al catastro de servicios de buses operativos vigentes al 2025, que operan en el AM LS-CQ, se reconocen empresas (unidades de negocio) de buses vinculadas a los Perímetros de Exclusión. A continuación de muestran tales unidades de negocio, con sus respectivos servicios.

Tabla 93 Servicio de Buses en el AM LS-CQ

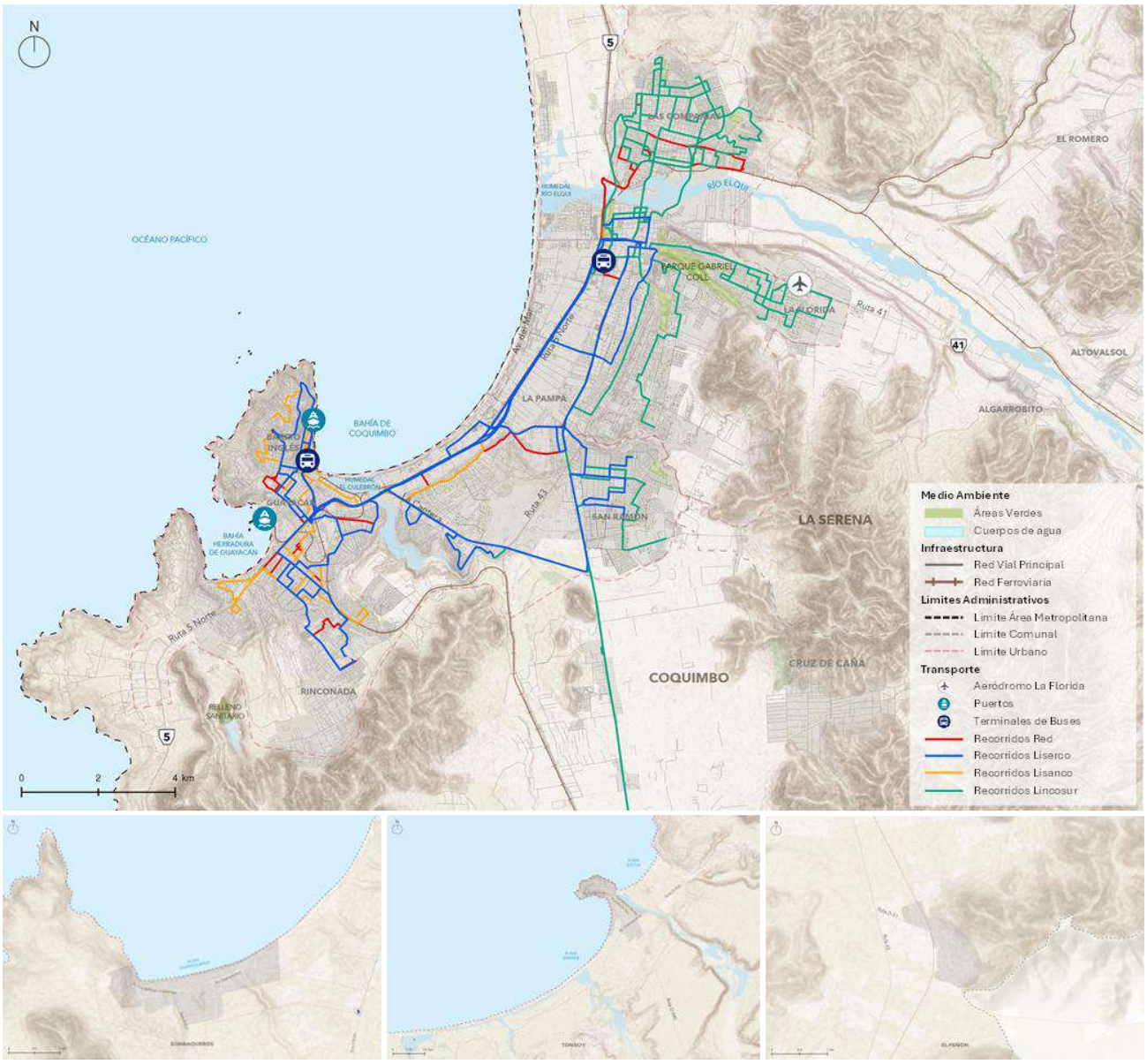
Unidad de Negocio	Servicio	Tipo de Servicio	Origen - Destino
Sistema RED (Eserco)	E01	Troncal eléctrico (intercomunal)	Sindempart – Las Compañías
	E02	Troncal eléctrico (intercomunal)	El Llano – Las Compañías
Lincosur	1	Troncal	La Florida – El Milagro
	2	Variante	La Florida – Olivar - Panorámica
	3	Troncal	Centro – Las Compañías
	4	Variante	Panorámica – Olivar – La Florida
	6	Troncal	Aurora – Nueva Vida
	7	Troncal	El Milagro – La Florida
	8	Troncal	Centro – La Florida
	9 C	Variante	Terminal Pan de Azúcar – Monjitas
	11	Troncal	Centro- El Toqui
	12	Troncal	Nueva Vida – Cerrillos
	13	Troncal	Cienfuegos – Camino Huachalalume
	20	Troncal	Calle Montepatria – Mall plaza
Lisanco	A	Troncal	Terminal El Sauce – Arturo Godoy
	A	Troncal	Final Las encinas – Arturo Godoy

Unidad de Negocio	Servicio	Tipo de Servicio	Origen - Destino
	B	Troncal	Pedro Antonio Olivares – Anita Lizana
	1	Troncal	Pasarela Líder – Arturo Godoy
	5	Troncal	Terminal Liserco - bomberos
	6	Troncal	Terminal Liserco – Arturo Godoy
	10 - 11	Troncal	Colo Colo – Av. El Sauce
Liserco	1	Troncal	Pasarela Líder – Arturo Godoy
	2	Troncal	Terminal El Santo – Benavente
	3	Troncal	Terminal El Santo - Benavente
	3 B	Variante	Las Palmas – Benavente
	4 A	Troncal	Cabo Exequiel – Freire
	4 B	Troncal	Parque Magallanes - Freire
	5	Troncal	Terminal Liserco - Bomberos
	6	Troncal	Terminal Liserco – Arturo Godoy
	7	Troncal	Terminal Liserco – Benavente
	8	Troncal	Terminal Liserco - Varela
Sol de Elqui	Coquimbo	Rural/Interurbano	Horcón – Terminal Coquimbo
	La Serena	Rural/Interurbano	Terminal Vicuña – Terminal La Serena

Fuente: IDOM con base en División de Transporte Público Regional (DTPR – MTT), y Catastros de Operadores Regionales, 2024-2026

A partir de la tabla, es posible extraer que el sistema de transporte público mayor del área metropolitana se estructura en base a múltiples operadores privados, los cuales organizan sus recorridos principalmente en torno a corredores troncales que conectan sectores residenciales con los centros urbanos de ambas comunas. A esta estructura se suma recientemente la incorporación del sistema de buses eléctricos estándar Red, en el año 2024, el cual introduce por primera vez un servicio regulado de carácter intercomunal, mejorando la conectividad y regularidad del sistema, especialmente en el nodo articulador predominante La Serena – Coquimbo.

Ilustración 207 Mapa de Red de Recorridos de Buses del Transporte Público en el Área Urbana de La Serena-Coquimbo



Fuente: IDOM, 2026

Considerando exclusivamente los recorridos de buses, el mapa evidencia un sistema de transporte público mayor con una fuerte concentración operativa en el sector central del área metropolitana, configurando una estructura predominantemente urbana y de carácter radial. La mayor parte de las líneas converge en áreas centrales, reforzando la dependencia del centro como punto principal de intercambio y conexión. En términos intercomunales, la conectividad se estructura en torno al corredor conurbado y a servicios de mayor continuidad, destacando además trazados que extienden su alcance más allá del núcleo urbano.

En conjunto, la configuración observada sugiere la necesidad de evaluar mecanismos para fortalecer conexiones directas entre sectores periféricos y mejorar la conectividad global del sistema sin intensificar las presiones sobre las áreas centrales.

Respecto a la infraestructura dedicada al Transporte Público Mayor, en el AM LS–CQ se identifican terminales de buses que concentran la operación de servicios interurbanos y rurales, cumpliendo un rol clave en la articulación de la movilidad regional. Entre estos, destacan los siguientes:

- **Terminal de Buses de La Serena:** se ubica en el sector centro-oriente de la comuna, específicamente en la Av. Francisco de Aguirre, esta infraestructura concentra la operación de servicios interurbanos y de larga distancia, articulando conexiones hacia la Región de Coquimbo, el norte del país y la zona central. Desde este punto se estructuran los principales flujos de transporte de pasajeros, posicionándose como un nodo estratégico dentro del sistema de movilidad metropolitano.
- **Terminal de Buses de Coquimbo:** se emplaza en el sector céntrico-costero de la comuna, cercano a la Av. Varela, este terminal cumple funciones complementarias a nivel interurbano y regional, permitiendo la conexión hacia localidades del interior y otros centros urbanos del país, consolidándose como un punto relevante de intercambio modal dentro de la conurbación.

Ilustración 208 Terminal de Buses de La Serena y Terminal de Buses de Coquimbo

Fuente: Recorrido.cl, s.f.

Por su parte, los terminales donde los servicios urbanos finalizan sus recorridos se distribuyen en distintos sectores de ambas comunas, frecuentemente en áreas periféricas, pero cercanas a ejes viales estructurantes. Si bien esta localización responde a criterios operacionales, como disponibilidad de espacio y accesibilidad vehicular, configura un sistema que, en conjunto, tiende a concentrar los principales intercambios en ciertos nodos específicos.

Sistema Ferroviario

A diferencia de lo observado en otras áreas metropolitanas del país, el sistema ferroviario en AM LS-CQ no constituye actualmente un componente estructurante del transporte de pasajeros ni una alternativa relevante para la movilidad cotidiana. Sin embargo, mantiene un rol estratégico en el ámbito logístico y productivo, asociado principalmente al transporte de carga minera.

En este contexto, el sistema ferroviario presente en el territorio se articula en torno al ramal minero que conecta la mina Romeral con el puerto mecanizado de Guayacán, el cual es concesionado y operado por la Compañía Minera del Pacífico (CMP), filial del grupo CAP. Este ramal tiene como función principal el traslado de concentrados de hierro hacia el puerto, constituyendo una infraestructura clave en la cadena logística regional, especialmente vinculada a la actividad minera del hierro. De acuerdo con antecedentes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el año 2021 se movilizaron más de 2 millones de toneladas de carga en la región, cifra que resulta consistente con el volumen de graneles asociados a la actividad portuaria vinculada al hierro (MTT, 2024).

Asimismo, este trazado presenta una particularidad relevante desde la perspectiva de la red ferroviaria nacional, pues el ramal atraviesa y condiciona el antiguo trazado ferroviario de la empresa Ferronor entre Coquimbo y La Serena, generando una dependencia operativa en aquellos tramos en que eventualmente se requiere habilitar circulación ferroviaria adicional, lo que implica el pago de peajes por uso de infraestructura concesionada por parte de CMP, en caso de operaciones esporádicas.

Dentro de los escasos vestigios del transporte ferroviario de pasajeros en el área metropolitana, destaca la Ex Estación de Ferrocarriles de La Serena, infraestructura actualmente en desuso que se reconoce como un elemento de valor patrimonial dentro de la comuna. Este equipamiento constituye un testimonio del antiguo sistema ferroviario que vinculaba el territorio con otras ciudades de la región y del país, evidenciando un modo de transporte que ha perdido vigencia en el territorio, pero que mantiene relevancia desde una perspectiva histórica y urbana.

Ilustración 209 Tren CMP y Ex Estación de Ferrocarriles de La Serena

Fuente: IDOM, 2026

Desde una perspectiva territorial, el trazado ferroviario presenta características que lo diferencian de sistemas de carga y pasajeros, tales como los observados en otras áreas metropolitanas del país. En primer lugar, el sistema ferroviario opera sin integración con redes de transporte público mayor, al no existir servicios de pasajeros en funcionamiento. Asimismo, su trazado responde a una lógica productiva y lineal, conectando directamente la mina con el puerto.

A diferencia de corredores metropolitanos, no articula centralidades ni nodos urbanos intermedios, no obstante, el sistema ferroviario sí genera efectos territoriales relevantes, particularmente en su paso por el área urbana de Coquimbo, donde su trazado se superpone con otros sistemas de infraestructura estratégica, como la red vial, el puerto, y las áreas urbanas consolidadas. En este sentido, puede constituir un elemento que condiciona el territorio, aunque su impacto directo en la estructura de movilidad urbana es limitado.

En síntesis, el sistema ferroviario del área metropolitana no configura un eje estructurante de la movilidad metropolitana, pero sí cumple un rol estratégico en la logística productiva regional, evidenciando una especialización funcional orientada al transporte de carga minera, con baja incidencia en la organización del sistema urbano de transporte. De esta forma, el sistema portuario constituye el verdadero elemento estructurante de la logística regional, articulando flujos, actividades y conexiones a distintas escalas territoriales.

Sistema Portuario

El sistema portuario constituye una de las infraestructuras económicas más determinantes del AM LS-CQ, tanto por su aporte directo a la conectividad marítima como por su rol de articulación de cadenas productivas regionales, tanto mineras, como silvoagropecuarias y de servicios. A escala del área metropolitana, la comuna de Coquimbo concentra dos instalaciones portuarias industriales de distinta naturaleza y función, el Puerto de Coquimbo, de uso público, y el Puerto de Guayacán, de carácter privado y altamente especializado. Esta coexistencia configura un sistema portuario

mixto, donde conviven operaciones multipropósito y operaciones dedicadas, con impactos diferenciados sobre el territorio urbano y la movilidad logística.

Puerto de Coquimbo

En términos institucionales, el Puerto de Coquimbo es administrado por la Empresa Portuaria Coquimbo (EPCO), cuyo mandato se orienta a la administración, explotación, desarrollo y conservación del puerto y sus terminales.

En su operación, la bahía asociada al puerto incorpora infraestructura concesionada y regulada operacionalmente, incluyendo el Terminal Puerto Coquimbo (TPC), descrito por la autoridad marítima como un terminal con tres sitios de atraque multipropósito, capaz de realizar carga/descarga de "todo tipo", incluyendo graneles sólidos, contenedores, vehículos y pasajeros. Esta condición multipropósito es clave para entender que a diferencia de terminales especializados, el Puerto de Coquimbo puede absorber una matriz de carga más diversa, lo que tiende a reflejarse en mayor heterogeneidad de flujos, requerimientos logísticos y servicios asociados en la ciudad.

Los registros oficiales del Puerto Coquimbo muestran que durante 2022 se movilizaron 526.900 toneladas en total, con presencia de carga fraccionada, de contenedores y granel. Además, el Puerto reporta que en 2022 predominó la carga granelera, con un 57,1%, seguida por carga fraccionada, con un 35,2% y por último, de contenedores con un 7,7%.

Ilustración 210 Puerto de Coquimbo

Fuente: IDOM, 2026 y Google Earth, © Google

Puerto de Guayacán

El sistema portuario de Guayacán se emplaza en la Bahía Herradura Guayacán y, desde la perspectiva operativa oficial, se compone de instalaciones portuarias con vocaciones muy definidas, como el Terminal Marítimo COMAP Guayacán, descrito por la autoridad marítima como un terminal petrolero con dos boyas de amarre, destinado a la recepción de productos limpios para la distribución regional, principalmente petróleo diésel y gasolinas, y el Muelle Mecanizado CMP

Guayacán, con un sitio de atraque para naves mayores, destinado a la carga de hierro. Presenta infraestructura fiscal y artesanal asociada a la caleta, con usos de apoyo a pesca artesanal.

En términos funcionales, Guayacán opera como un nodo portuario especializado, onde por un lado, actúa como una plataforma de exportación minera, específicamente de hierro y, por otro, como una instalación para recepción de combustibles, específicamente granel líquido, con distribución regional.

Ilustración 211 Puerto de Guayacán

Fuente: IDOM, 2026 y Google Earth, © Google

En el caso del Puerto de Coquimbo, el vínculo logístico con el área metropolitana es altamente dependiente del transporte por camión, reforzando presiones sobre la red vial urbana y los accesos al borde portuario. Adicionalmente, el PRI (2019) reconoce explícitamente el acceso a Puerto de Guayacán dentro de la vialidad estructurante de Coquimbo, conectándolo con la Ruta 5, lo que refleja su condición de infraestructura estratégica que requiere soporte vial adecuado.

Una diferencia estructural entre ambos puertos es la existencia de soporte ferroviario ligado a la cadena minera en Guayacán. Se reconoce que existe una vía férrea en uso por Compañía Minera del Pacífico (CMP) para transportar minerales desde Mina Romeral hacia el Puerto Mecanizado de Guayacán, en un tramo aproximado de 38 km. En contraste, para el Puerto de Coquimbo la operación se asocia principalmente a accesos viales y logística terrestre, donde se utilizan camiones para la mayor parte de sus flujos.

Guayacán aparece como una infraestructura portuaria industrial con conectividad dedicada, mientras que el Puerto de Coquimbo se integra más directamente con la ciudad y su red vial, lo que aumenta la exposición a conflictos de tráfico, seguridad y convivencia de usos.

La condición portuaria del área metropolitana no es neutra para el territorio, pues en el sector de Guayacán se generan fricciones de usos asociadas al transporte que accede a la plataforma portuaria, coexistiendo con actividades de pesca y turismo del borde costero. De esta forma, el

sistema portuario actúa como factor de organización del borde costero, con tensiones típicas de áreas metropolitanas costeras, donde interactúan la logística, los usos recreativos, la seguridad y la circulación local.

A su vez, el PRC de Coquimbo (2019), refuerza que existen zonas destinadas a infraestructura portuaria estratégica y áreas restringidas por riesgo, lo que condiciona la localización de usos y la planificación urbana alrededor del borde costero portuario.

En síntesis, el sistema portuario del AM LS-CQ cumple un rol estructurante en la economía y conectividad regional, donde el Puerto de Coquimbo actúa como nodo multipropósito con diversidad de cargas y capacidad de atender distintos tipos de operación. Mientras que, Guayacán opera como plataforma especializada, articulada a cadenas productivas específicas y con impactos territoriales localizados en el borde costero, incluyendo fricciones de uso y requerimientos de accesibilidad logística. Estas características refuerzan la necesidad de abordar la planificación integrada puerto–ciudad y la conectividad estratégica entre la red vial estructurante, la red ferroviaria y el sistema portuario, como condiciones habilitantes para una operación eficiente y compatible con el desarrollo urbano y turístico del área metropolitana.

Sistema Aéreo

El Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo dispone del Aeródromo La Florida, infraestructura de carácter público cuya operación y control se encuentran a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Este recinto forma parte de la Red Primaria Aeroportuaria del país, lo que da cuenta de su relevancia dentro del sistema nacional de conectividad aérea y su rol estratégico a escala regional y a nivel de macrozona.

El aeródromo se localiza en el sector oriente de la ciudad de La Serena, próximo a uno de los principales ejes viales de la conurbación, lo que le permite contar con una adecuada accesibilidad desde distintos puntos del área metropolitana. Esta condición facilita su funcionamiento como nodo de conexión entre el territorio regional y el sistema de transporte aéreo nacional, especialmente en relación con la zona central del país.

Desde el punto de vista funcional, el Aeródromo La Florida concentra principalmente operaciones de transporte aéreo comercial regular de pasajeros, además de actividades complementarias asociadas a servicios aeronáuticos. En este sentido, se constituye como la principal infraestructura aeroportuaria de la región, concentrando el movimiento de pasajeros y articulando la conectividad aérea del territorio.

En términos de operación, los principales flujos se concentran en rutas domésticas, donde destaca la conexión Santiago – La Serena, la cual se posiciona como uno de los corredores aéreos más

relevantes del país, representando una proporción significativa del total de pasajeros transportados a nivel nacional. Asimismo, en el ámbito interregional, La Serena presenta una participación relevante en el movimiento de pasajeros, evidenciando su creciente importancia como nodo de conexión dentro de la red aérea nacional, particularmente en rutas hacia el norte y centro del país.

Ilustración 212 Aeródromo La Florida

Fuente: DGAC, 2018 Y Google Earth, © Google

Desde una perspectiva territorial, el sistema aéreo cumple un rol distinto al de otras infraestructuras de transporte presentes en el área metropolitana. A diferencia del sistema ferroviario, el transporte aéreo sí constituye un componente activo y relevante en la movilidad de larga distancia; su operación se orienta principalmente a la conectividad interregional y nacional, más que a la movilidad interna de la conurbación. Asimismo, funciona como un nodo de conexión externo, permitiendo articular el territorio metropolitano con redes de escala nacional.

En este contexto, el Aeródromo La Florida presenta una incidencia indirecta pero significativa sobre la estructura territorial, al posicionar el área metropolitana como un punto de acceso estratégico dentro del sistema aeroportuario del país. Su funcionamiento contribuye a fortalecer la conectividad del territorio con Santiago y otras regiones, apoyar el desarrollo de actividades económicas, especialmente turismo y servicios, y a mejorar la integración territorial a escala nacional.

En síntesis, el sistema aéreo del AM LS-CQ configura un componente estratégico de la conectividad territorial a escala nacional, consolidándose como el principal medio de transporte de larga distancia para pasajeros y posicionando al territorio como un nodo relevante dentro de la red aeroportuaria del país.

Transporte Público Menor

Respecto al Transporte Público Menor, el AM LS-CQ dispone de servicios de taxis colectivos que cumplen un rol relevante en la movilidad cotidiana de la población, particularmente en la

conectividad intercomunal y en la cobertura de sectores donde la oferta de transporte público mayor resulta insuficiente o inexistente.

De acuerdo con la información disponible (SUBDERE, 2016), se identifican 42 recorridos urbanos de taxis colectivos, los cuales presentan una distribución territorial diferenciada entre ambas comunas: 30 recorridos en La Serena y 12 en Coquimbo, con solamente un servicio que opera de manera integrada entre ambas ciudades. Esta configuración evidencia una estructura predominantemente comunal del sistema, con escasa articulación intercomunal en comparación con otros sistemas metropolitanos. En el territorio, el sistema se organiza principalmente en torno a ejes urbanos continuos, asociados a la conurbación costera y a la estructura vial principal.

Tabla 94 Taxis colectivos en el AM LS-CQ

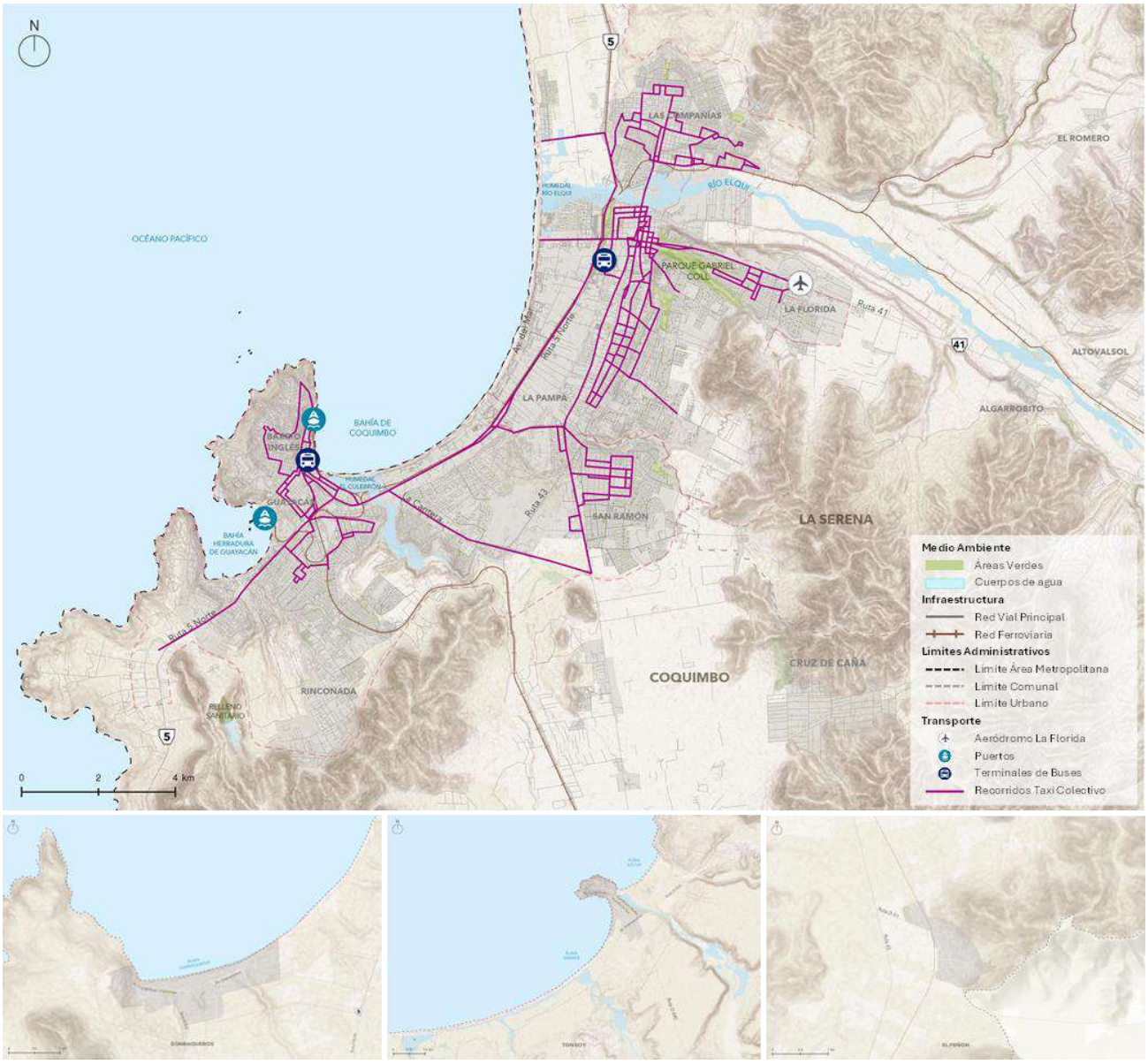
Unidad Territorial	Recorridos Urbanos	Variantes
AM LS-CQ	**42**	
Coquimbo	12	Las Torres–San Juan–Troncal-Variantes
La Serena	30	Troncal

Fuente: IDOM con base en SUBDERE, 2016

En términos operacionales, a raíz de la tabla se identifican diferencias en la estructura de los servicios entre ambas comunas. Mientras en La Serena predomina una organización de tipo troncal, en Coquimbo se observa una mayor diversidad de trazados, incluyendo recorridos con variantes que permiten cubrir distintos sectores urbanos.

Esta diferenciación sugiere una adaptación del sistema a las características morfológicas y de demanda de cada comuna, aunque también refleja una menor estandarización en la operación del servicio a escala metropolitana. En conjunto, la información da cuenta de un sistema con una oferta significativa en términos de cantidad de recorridos, pero con una distribución territorial desigual y con un predominio de lógicas de operación comunales por sobre una estructura integrada, lo que se traduce en limitaciones para consolidar un sistema de transporte público menor.

Ilustración 213 Mapa de Rutas de Taxi Colectivo en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en SUBDERE, 2016

El análisis del mapa permite identificar una alta concentración de recorridos en los principales ejes estructurantes del sistema urbano, particularmente en el corredor longitudinal que conecta ambas comunas. Destacan las áreas del centro de La Serena, el sector de Las Compañías, el eje La Pampa–Tierras Blancas, la zona de Peñuelas como interfaz intercomunal, así como el centro de Coquimbo y el sector de El Llano. Esta configuración evidencia una lógica de operación lineal, asociada a los principales corredores viales, donde los recorridos refuerzan la conectividad entre áreas consolidadas y de mayor densidad.

En cuanto a la cobertura territorial, se observan déficits en áreas de expansión urbana y sectores periféricos localizados fuera del continuo urbano principal. En particular, se identifican brechas en sectores rurales y periurbanos al oriente de La Serena, como Altovalsol, Algarrobito y El Peñón, así como en localidades más distantes del sistema estructurante, como Tongoy y Guanaqueros.

Esta situación genera condiciones de mayor dependencia del transporte privado o de soluciones informales de movilidad en dichas áreas, profundizando las brechas de accesibilidad dentro del territorio metropolitano. Asimismo, da cuenta de un proceso de expansión urbana que no ha sido acompañado por una extensión proporcional de la oferta de transporte público menor.

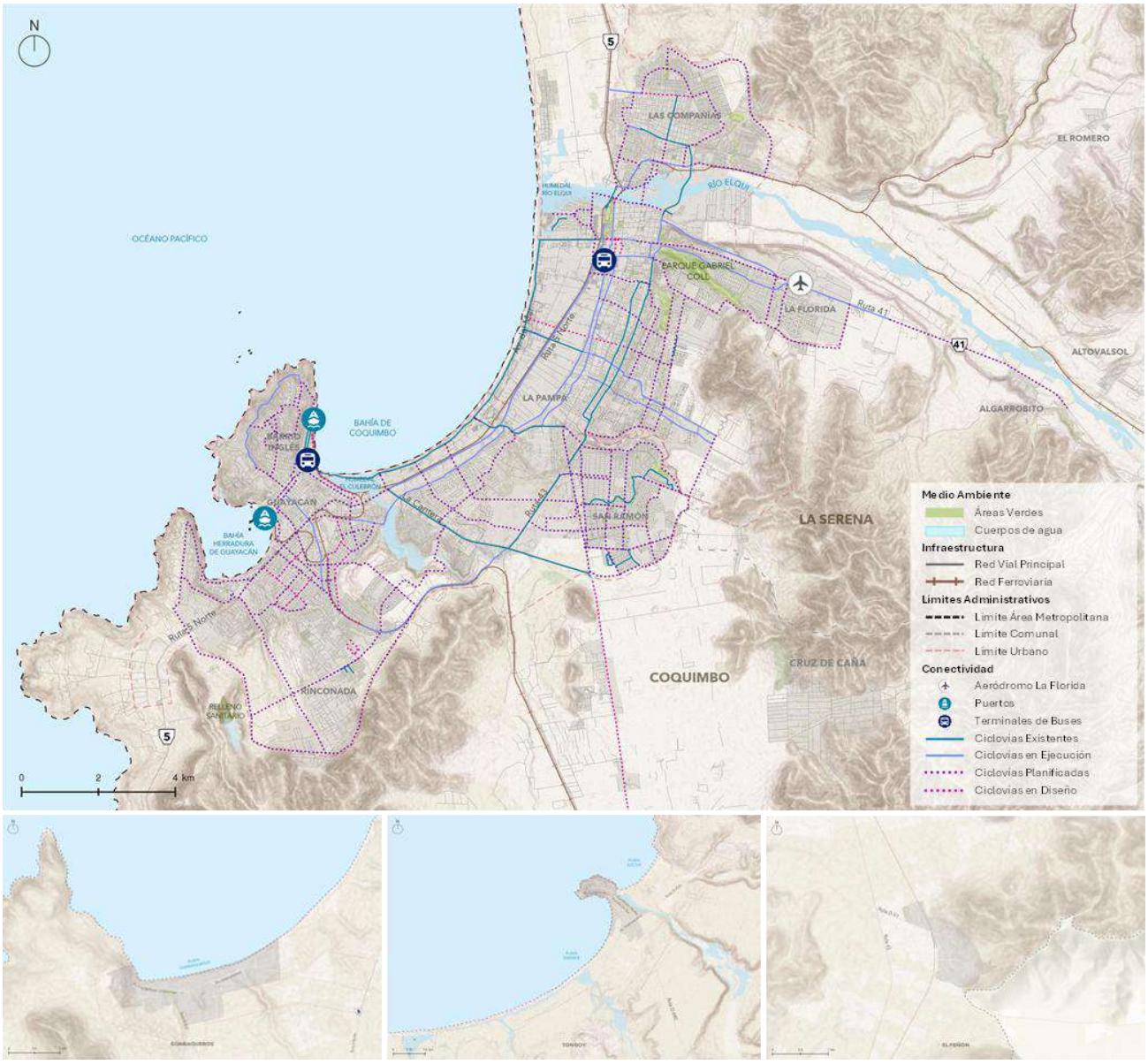
Desde el punto de vista funcional, los taxis colectivos cumplen un rol relevante como complemento al sistema de transporte público mayor, destacando por sus altas frecuencias relativas y menores tiempos de espera, lo que los posiciona como una alternativa competitiva para los usuarios, especialmente en viajes de corta y media distancia dentro del continuo urbano. No obstante, su configuración actual evidencia desafíos en términos de integración y planificación, en tanto el sistema presenta una estructura fragmentada entre ambas comunas y una cobertura concentrada en los ejes principales. En este sentido, se identifica la necesidad de avanzar hacia una planificación más integrada del transporte público menor a escala metropolitana, que permita mejorar la conectividad intercomunal, ampliar la cobertura hacia áreas de expansión y fortalecer su complementariedad con otros modos de transporte, contribuyendo así a un sistema de movilidad más equitativo y accesible.

Infraestructura de Ciclovías

El presente apartado abarca el levantamiento y evaluación de la red de ciclovías en el AM LS-CQ, tomando como principales insumos el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de La Serena, elaborado por la Municipalidad de La Serena, en 2023, también el Análisis de la Infraestructura de Transporte de la Región de Coquimbo, elaborado por la Dirección de Planeamiento del MOP, en el año 2024, y por último, el PIIMEP Metropolitano La Serena-Coquimbo, elaborado por el GORE de Coquimbo, en 2024. Estos registros consolidan información generada por diversas entidades públicas, configurando una base estandarizada que permite una adecuada interpretación territorial de la infraestructura ciclista.

El análisis considera las ciclovías en operación, aquellas que se encuentran en etapas de planificación, en etapas de diseño, y también de implementación. De esta forma, es posible obtener una visión integrada del estado actual y de las proyecciones de la red de ciclovías que integra el área metropolitana, facilitando así la detección de brechas asociadas a temáticas de conectividad, continuidad y cobertura espacial de esta infraestructura.

Ilustración 214 Mapa de Red de Ciclovías en el Área Urbana de La Serena - Coquimbo



Fuente: IDOM con base en MTT, 2024

En este sentido, se evidencia que la mayor concentración de ciclovías existentes se emplaza en la comuna de La Serena, aunque con una distribución territorial acotada a sectores específicos. A escala general, la red presenta un carácter fragmentado, incluso en avenidas estructurantes, lo que limita su funcionamiento como un sistema continuo e integrado. Esta condición incide negativamente tanto en la eficiencia de los desplazamientos como en las condiciones de seguridad de los usuarios. En este escenario, los proyectos actualmente en cartera apuntan a reducir estas discontinuidades, promoviendo una mayor articulación y continuidad de los trazados existentes.

En cuanto a la conectividad ciclista a escala intercomunal, se identifican ciertos ejes estructurantes que vinculan las comunas del área metropolitana, destacando por sus mayores niveles de continuidad y su potencial articulador a escala metropolitana. Entre los principales corredores se reconocen:

- **Eje Av. Costanera-Av. del Mar:** corredor continuo que se extiende desde el sector de Francisco de Aguirre, en La Serena, hasta la Costanera de Coquimbo. Corresponde a infraestructura existente y adquiere especial relevancia funcional en el borde costero, particularmente durante la temporada estival.
- **Eje Ruta 5-sector La Herradura:** eje que configura una conexión longitudinal desde el sector de Brasil, en La Serena, hasta Regimiento Arica, en Coquimbo. Actualmente presenta tramos en ejecución, con proyección de continuidad hacia el sector de La Cantera, donde se encuentran iniciativas en etapa de planificación.
- **Eje Amunátegui-Av. Panorámica Sur:** corredor localizado en la franja alta del área metropolitana, que conecta desde calle Amunátegui, en La Serena, mediante tramos existentes, hasta el sector de La Cantera en Coquimbo, donde continúan obras en ejecución que se prolongan hasta la Autopista del Elqui.

En conjunto, estos ejes configuran la base de una red ciclista de escala metropolitana, evidenciando avances relevantes en términos de continuidad y articulación territorial. No obstante, se reconoce una baja conectividad ciclista hacia los sectores de Guanaqueros y El Peñón, donde no se registran proyectos ejecutados ni iniciativas en cartera. En el caso de Tongoy, la infraestructura es aún incipiente, limitándose a un tramo de ciclovía en el sector de la costanera, con una extensión aproximada de 0,4 kilómetros.

En complemento a lo anterior, la siguiente tabla presenta una síntesis cuantitativa de la extensión de la infraestructura ciclista en el área metropolitana.

Tabla 95 Kilómetros de Ciclovías en el AM LS-CQ

Unidad Territorial	Existentes	Ejecución	Diseño	Planificadas
AM LS-CQ	**48,08 km**	**64,21 km**	**28,51 km**	**179,27 km**
Coquimbo	23,76 km	19,42 km	21,36 km	116,32 km
La Serena	24,32 km	44,79 km	7,15 km	62,95 km

Fuente: IDOM con base en MTT, 2024

La tabla evidencia que la comuna de La Serena concentra una mayor extensión de ciclovías existentes, así como una mayor presencia de tramos en ejecución. En contraste, la comuna de Coquimbo destaca por contar con una mayor longitud de ciclovías en etapa de planificación, lo que sugiere una orientación institucional activa hacia la expansión y consolidación de la movilidad ciclista a escala metropolitana.

En este contexto, cabe destacar que actualmente se encuentra en desarrollo el Plan Maestro de Ciclovías, el cual proyecta la implementación de cerca de 300 kilómetros de infraestructura en el área metropolitana. Esta iniciativa busca configurar una red integrada que articule distintas localidades y promueva una movilidad cicloinclusiva, contribuyendo a mejorar el acceso de la población a modos de transporte sustentables.

Tabla 96 Registro fotográfico referencial de ciclovías existentes en el AM LS-CQ

Fuente: IDOM, 2026

En las imágenes se identifican elementos positivos para la seguridad y funcionalidad de la movilidad ciclista, tales como la presencia de segregadores viales, señalética y demarcación de pavimento, los cuales contribuyen a una mayor claridad espacial y protección del usuario. Asimismo, se observa la implementación de distintos estándares de diseño, desde ciclovías en calzada con segregación ligera en ejes interiores, hasta trazados más consolidados y continuos en el borde costero, lo que da cuenta de una heterogeneidad en la calidad y nivel de servicio de la infraestructura.

De igual forma, las imágenes evidencian la inserción de estas infraestructuras en contextos urbanos diversos, tanto residenciales como turísticos, así como su localización preferente en ejes viales de mayor jerarquía. No obstante, también se aprecian limitaciones asociadas a la continuidad de los trazados y a la convivencia con flujos vehiculares, particularmente en aquellos tramos con menor nivel de segregación.

En síntesis, el análisis evidencia que, si bien se registran avances puntuales en la implementación de infraestructura ciclista en el área metropolitana, persisten brechas significativas asociadas a la falta de ciclovías, así como a problemas de uso inadecuado y deterioro de la infraestructura existente. Estas condiciones dan cuenta de una red aún incipiente y fragmentada, que limita la consolidación de la bicicleta como una alternativa de movilidad cotidiana, pese a sus beneficios en términos ambientales, de salud y de descongestión vial.

Casos como el eje de Av. Cuatro Esquinas evidencian las tensiones existentes entre la localización de equipamientos generadores de viajes y la disponibilidad de infraestructura de movilidad sostenible, configurando entornos que incentivan desplazamientos motorizados de mayor distancia y presentan condiciones de riesgo para peatones y ciclistas.

En este contexto, resulta fundamental fortalecer la planificación territorial y los mecanismos de gobernanza, promoviendo una mayor coordinación interinstitucional que permita orientar la inversión hacia la consolidación de redes continuas, seguras y jerarquizadas. Esto implica no solo aumentar la cobertura de ciclovías, sino también mejorar su estándar, mantención e integración con otros modos de transporte, avanzando hacia un sistema de movilidad más equitativo, accesible y sustentable a escala metropolitana.

Infraestructura de Logística y de Carga

El AM LS–CQ presenta dinámicas económicas y territoriales que se traducen en una demanda relevante de transporte de carga, la cual se expresa principalmente en la cadena logístico-portuaria y en los ejes viales estructurantes que articulan el sistema urbano. En este marco, el rol del sistema portuario adquiere centralidad, en tanto el Puerto de Coquimbo concentra funciones de administración, explotación y desarrollo de infraestructura asociada a la transferencia de carga, incluyendo actividades del ámbito portuario. En este contexto, se identifican los graneles como el principal tipo de carga movilizada, lo que refuerza el carácter productivo del sistema logístico regional y su vínculo con actividades extractivas y agroindustriales.

Esta dinámica se ve fortalecida por la presencia de la Comunidad Logística Portuaria de Coquimbo (CLPC), la cual actúa como articulador del sistema logístico local, promoviendo la coordinación entre actores públicos y privados, así como la eficiencia operativa de la cadena de transporte de carga. De este modo, el sistema portuario no solo cumple un rol de infraestructura física, sino que también configura un nodo de gobernanza logística que estructura los flujos de carga a escala regional. En términos sectoriales, estas condiciones se alinean con los lineamientos de la Política Nacional Logístico-Portuaria (Subsecretaría de Transportes, 2023), que enfatiza la necesidad de fortalecer la coordinación institucional, la planificación territorial y la compatibilización de las cadenas logísticas con el entorno urbano.

En este contexto, los flujos de carga asociados al sistema portuario se canalizan principalmente a través de los ejes viales estructurantes del área metropolitana, destacando la Ruta 5 como eje longitudinal principal y la Ruta 43 como corredor transversal de articulación con el interior regional. Ambos corredores cumplen un rol estratégico en la conexión entre el puerto, las áreas productivas y el sistema urbano, concentrando los principales movimientos de carga y evidenciando, a su vez, tensiones derivadas de la coexistencia entre funciones logísticas e urbanas.

- **Ruta 5:** corresponde al principal eje estructurante del sistema vial del área metropolitana, cumpliendo un rol estratégico tanto a escala nacional como metropolitana. En el tramo que comprende las comunas de La Serena y Coquimbo, funciona simultáneamente como vía interurbana de alto estándar y como eje urbano atravesado por múltiples accesos, cruces y

actividades locales. Asimismo, articula el AM LS-CQ en sentido norte-sur, conecta el sistema urbano con otras regiones del país, y concentra una parte significativa de los flujos de transporte de carga. Sin embargo, se ha identificado que presenta diversas limitaciones operacionales asociadas a la presencia de numerosos cruces a nivel, una alta interacción con flujos peatonales y locales, así como también un alto grado de fricción vehicular derivada de su condición urbana.

- **Ruta 43:** esta ruta conecta de forma directa Ovalle con la comuna de Coquimbo, posicionándose como el principal corredor transversal del área metropolitana. Esta posee 86 kilómetros de extensión concesionada, lo cual permite su mejoramiento constante. En términos funcionales, es un aporte para la conectividad del área metropolitana con el interior regional, pues reduce los tiempos de viaje mediante un corredor de estándar superior.

Una característica relevante del sistema vial en el AM LS–CQ es la urbanización y cambio de función de ciertas rutas, con impactos directos en su operación. Por ejemplo, el Decreto Exento N°83, de 16 de marzo de 2016 del MOP señala que el desarrollo de la conurbación La Serena–Coquimbo ha transformado la Ruta D-403 en una vía netamente urbana, con efectos en su operación y servicio. Esta condición refuerza la importancia de gestionar la convivencia entre flujos productivos/logísticos y movilidad urbana cotidiana, coherente con el lineamiento SECTRA de reducir interferencias del transporte de carga en el medio urbano (Plan de Transporte Urbano para la conurbación La Serena-Coquimbo).

En síntesis, el AM LS–CQ cuenta con un sistema logístico que se sustenta en base al nodo portuario de Coquimbo y por corredores viales estructurantes, como la Ruta 5 y la Ruta 43, pero enfrenta desafíos que se presentan en las áreas urbanas con cargas en convivencia con la ciudad, que se traduce en fricciones operacionales en tramos urbanos, requerimientos de coordinación interinstitucional y necesidad de orientar la planificación territorial hacia soluciones que reduzcan externalidades y mejoren la eficiencia logística sin afectar la movilidad urbana.

3.2.6.5. Análisis de Segregación Urbana

El presente apartado identifica y analiza aquellas zonas del área metropolitana que presentan condiciones se segregación urbana y territorial, las que expresan tanto en desigualdades en el acceso a bienes y servicios como en diferencias en las oportunidades de bienestar y calidad de vida de la población.

Para abordar este fenómeno de manera sistémica, el análisis se sustenta en las variables reconocidas por el indicador compuesto de **Bienestar Humano Territorial (BHT)**[62], desarrollado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Gobierno de Chile (SUBDERE) en conjunto con el Centro de Inteligencia Territorial (CIT). Este indicador permite visualizar oportunidades para mejorar la calidad de vida con relación al territorio e identificar las brechas y desequilibrios que se deben superar, para ello se analizan las dimensiones de Accesibilidad, Ambiental, Socioeconómico y Seguridad.

Accesibilidad

La dimensión Accesibilidad evalúa el grado en que la población puede acceder a diferentes equipamientos y servicios, incluyendo áreas verdes, equipamientos culturales, equipamientos deportivos, equipamientos de salud, servicios públicos y servicios de educación. Desde el ámbito territorial, esta dimensión permite identificar brechas de distribución y localización de equipamientos en relación con los patrones de ocupación de suelo y la estructura urbana. Esta dimensión se compone de los siguientes indicadores, abordados según disponibilidad de cifras actualizadas.

Tabla 97 Indicadores de la Dimensión Accesibilidad

IAV	El **Indicador de Accesibilidad a Áreas Verdes** (IAV) considera la superficie de áreas verdes locales e intercomunales que sirven a la población. Valores más elevados reflejan mayor provisión de estos espacios en relación con la población atendida, contribuyendo a mejorar la calidad de vida y el entorno urbano.

62 Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Gobierno de Chile & Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez (2022). Atlas Matriz de Bienestar Humano Territorial Chile. https://cit.uai.cl/atlasmbht/

ICUL El **Indicador de Accesibilidad a Equipamientos Culturales** (ICUL) considera la superficie de equipamientos culturales a los que puede potencialmente acceder una persona. Valores más altos indican mejores condiciones de accesibilidad, favoreciendo la cohesión social.

IDEP El **Indicador de Accesibilidad a Equipamientos Deportivos** (IDEP) considera la superficie de equipamiento deportivo a los que puede acceder la población. Un mayor valor da cuenta de mejor accesibilidad a estos equipamientos, incidiendo positivamente en estilos de vida saludables.

ISAL El **Indicador de Accesibilidad a Equipamientos de Salud** (ISAL) considera la superficie de equipamientos de salud tanto públicos como privados por habitante. Valores elevados reflejan una mejor cobertura del sistema sanitario.

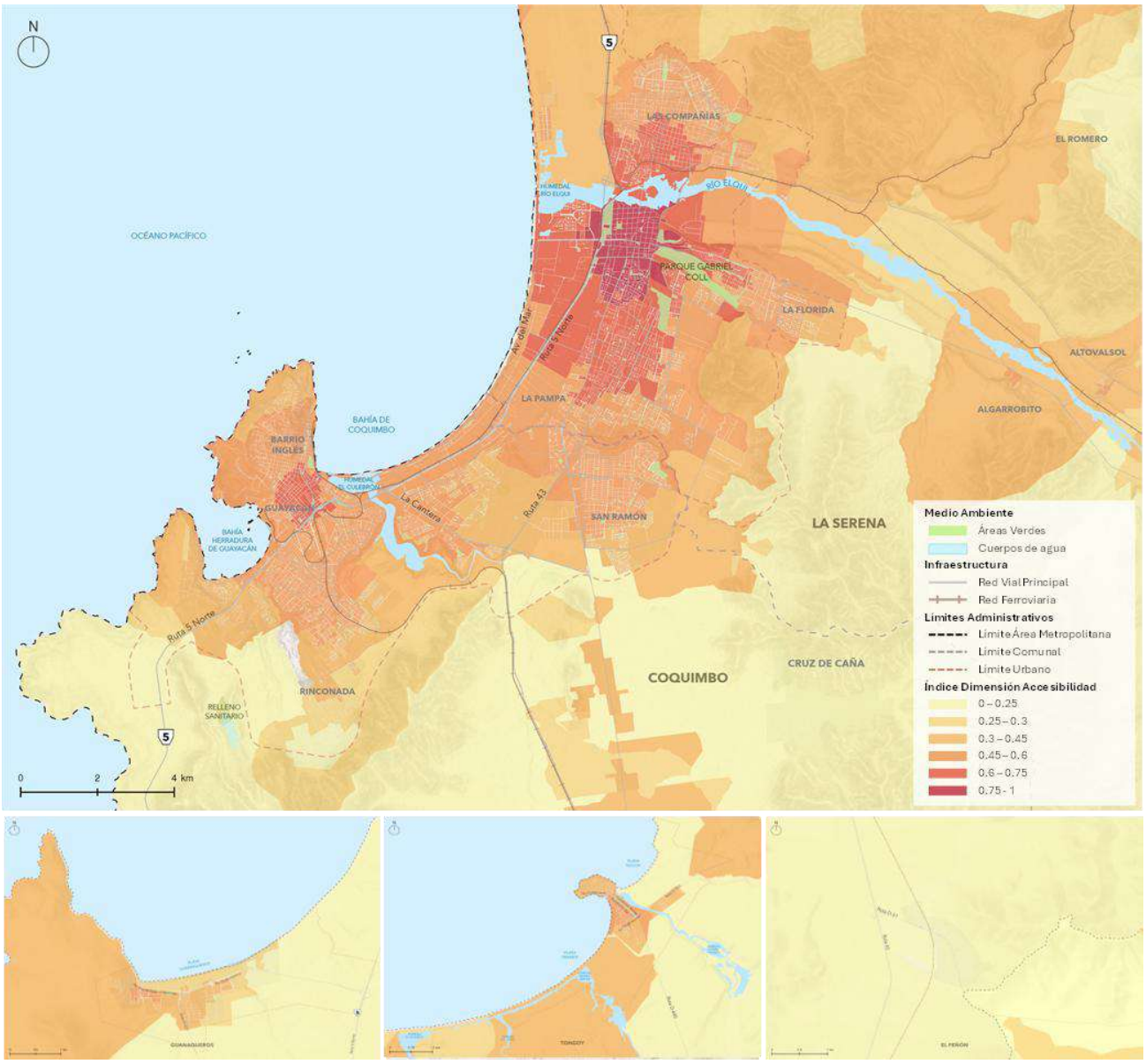
ISER El **Indicador de Accesibilidad a Servicios Públicos** (ISER) considera los servicios públicos que atienden de forma continua y permanente las necesidades públicas, administrados, proporcionados, fiscalizados y/o concesionados por el Estado. Su valor corresponde a la accesibilidad de equipamiento cada 1.000 habitantes.

ISE El **Indicador de Accesibilidad a Servicios de Educación** (ISE) mide la disponibilidad de matrículas para niños/as en edad escolar (entre 4 y 18 años). Su valor se refiere a la accesibilidad de matrículas para niño/as entre 4 y 18 años. Valores más altos evidencian mejores condiciones de acceso a la oferta educativa.

Fuente: IDOM con base en metodología BHT

Los resultados obtenidos para cada indicador son normalizados en una escala de 0 a 1, donde 1 corresponde al mejor desempeño registrado a nivel metropolitano y 0 a los valores más bajos detectados. Posteriormente, los indicadores son ponderados, lo que da lugar a los resultados de la dimensión Accesibilidad, permitiendo identificar gradientes a nivel territorial.

Ilustración 215 Mapa de Dimensión Accesibilidad en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en BHT 2022 y Censo 2024

El patrón territorial observado en el mapa evidencia una estructura centralizada de la accesibilidad a equipamientos y servicios, con mayores valores del índice en las áreas centrales de La Serena y Coquimbo. En este contexto, destaca la comuna de La Serena por presentar mayor extensión de zonas con altos niveles de accesibilidad en comparación con el núcleo central de Coquimbo. Estos sectores concentran mayor dotación de equipamientos, resultado de procesos de consolidación histórica del tejido urbano y de mayores densidades. Si bien dicha configuración favorece condiciones más eficiente de acceso en el sector y su entorno próximo, también genera una dependencia funcional del resto del sistema metropolitano respecto de estos núcleos.

En contraposición, hacia los bordes urbanos y áreas de expansión se identifica un gradiente decreciente de accesibilidad, con predominio de valores bajos. Esta situación refleja una menor cobertura de equipamientos en relación con la población residente, lo que se manifiesta en sectores interiores de La Serena como Algarrobito, Altovalsol y El Romero; así como en áreas periféricas de Coquimbo, tales como Rinconada, y en las localidades como Guanaqueros, Tongoy y El Peñón.

En términos generales, los resultados dan cuenta de una distribución territorial desigual de la accesibilidad, donde los sectores periféricos presentan menores oportunidades urbanas, con potenciales efectos sobre la calidad de vida de la población. Esta configuración plantea el desafío de avanzar hacia un modelo de desarrollo más equilibrado, orientado a reducir brechas mediante la planificación estratégica de la localización de equipamientos y el fortalecimiento de la conectividad.

Ambiental

La dimensión Ambiental mide el confort ambiental del entorno de las manzanas y entidades rurales, evaluado a partir de los siguientes indicadores, abordados según disponibilidad de cifras oficiales actualizadas.

Tabla 98 Indicadores de la Dimensión Ambiental

IATA	El **Indicador de Amplitud Térmica** (IATA) corresponde a la diferencia de temperaturas superficiales terrestres (TST) de los periodos fríos y cálidos de un año. El indicador está en rango de grados Celsius (°C) de variación.
ICV	El **Indicador de Cobertura Vegetal** (ICV) representa la proporción de cobertura vegetal de un área determinada. Este indicador permite que cada polígono cuente con una expresión porcentual de su superficie cubierta con vegetación. Un valor mayor se asocia a mayor porcentaje de la superficie cubierta por vegetación.

Fuente: IDOM con base en metodología BHT

Los resultados obtenidos para cada indicador son normalizados en una escala de 0 a 1, donde 1 corresponde al mejor desempeño registrado a nivel metropolitano y 0 a los valores más bajos detectados. Posteriormente, los indicadores son ponderados, lo que da lugar a los resultados de la dimensión Ambiental, permitiendo identificar gradientes a nivel territorial.

Ilustración 216 Mapa de Dimensión Ambiental en el AM LS-CQ

Fuente: IDOM con base en BHT 2022 y Censo 2024

El patrón territorial de la dimensión Ambiental evidencia una distribución relativamente homogénea de desempeño a escala metropolitana, con predominio de valores medio-altos y altos, especialmente en áreas periurbanas, rurales y sectores con menor grado de urbanización. En estas zonas se registran mejores condiciones de cobertura vegetal y menor amplitud térmica, asociadas a temperaturas más moderadas y estables durante el año, dada la influencia del océano Pacífico y su acción reguladora.

En este ámbito, las zonas con mejores indicadores ambientales se localizan principalmente fuera del área urbana, incluyendo áreas rurales, quebradas, sectores cordilleranos y espacios con

presencia de vegetación natural. Por el contrario, al interior de las áreas urbanas consolidadas se observa una disminución de los valores del índice ambiental, asociado a procesos de impermeabilización del suelo y disminución de cobertura vegetal, incidiendo negativamente en el confort ambiental de la población.

Asimismo, el mapa sugiere que ciertos elementos estructurantes de territorio, como cursos de agua y corredores naturales, actúan como mitigadores ambientales dentro del sistema urbano, generando franjas con mejores condiciones relativas en su entorno inmediato. Esta situación plantea el desafío de incorporar criterios de infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza en la planificación urbana, orientadas a mejorar el confort ambiental dentro del área urbana consolidada.

Socioeconómico

La dimensión Socioeconómica utiliza información censal agregada a nivel de manzana urbana y entidad rural con variables similares elaborados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para 2024. Se consideran los siguientes indicadores, según cifras oficiales disponibles.

Tabla 99 Indicadores de la Dimensión Socioeconómica

IVI El **Indicador de Calidad de Vivienda** (IVI) sintetiza las condiciones de materialidad de vivienda, integrando calidad de paredes, suelo y techo, construido a partir del promedio de estos tres subindicadores, cada uno asociado al porcentaje de viviendas de materialidad insuficiente. Dado que el valor inicial del indicador es mayor cuando la calidad habitacional es más deficitaria y menor cuando es adecuada, este se invierte y normaliza en una escala de 0 a 1, donde 1 representa mejor calidad de vivienda.

ISV El **Indicador de Suficiencia de Viviendas** (ISV) evalúa las condiciones de hacinamiento habitacional, considerando tanto las viviendas en situación de hacinamiento como aquellas con hacinamiento severo. El indicador se expresa como un valor normalizado entre 0 y 1, donde 1 representa mayor suficiencia de vivienda.

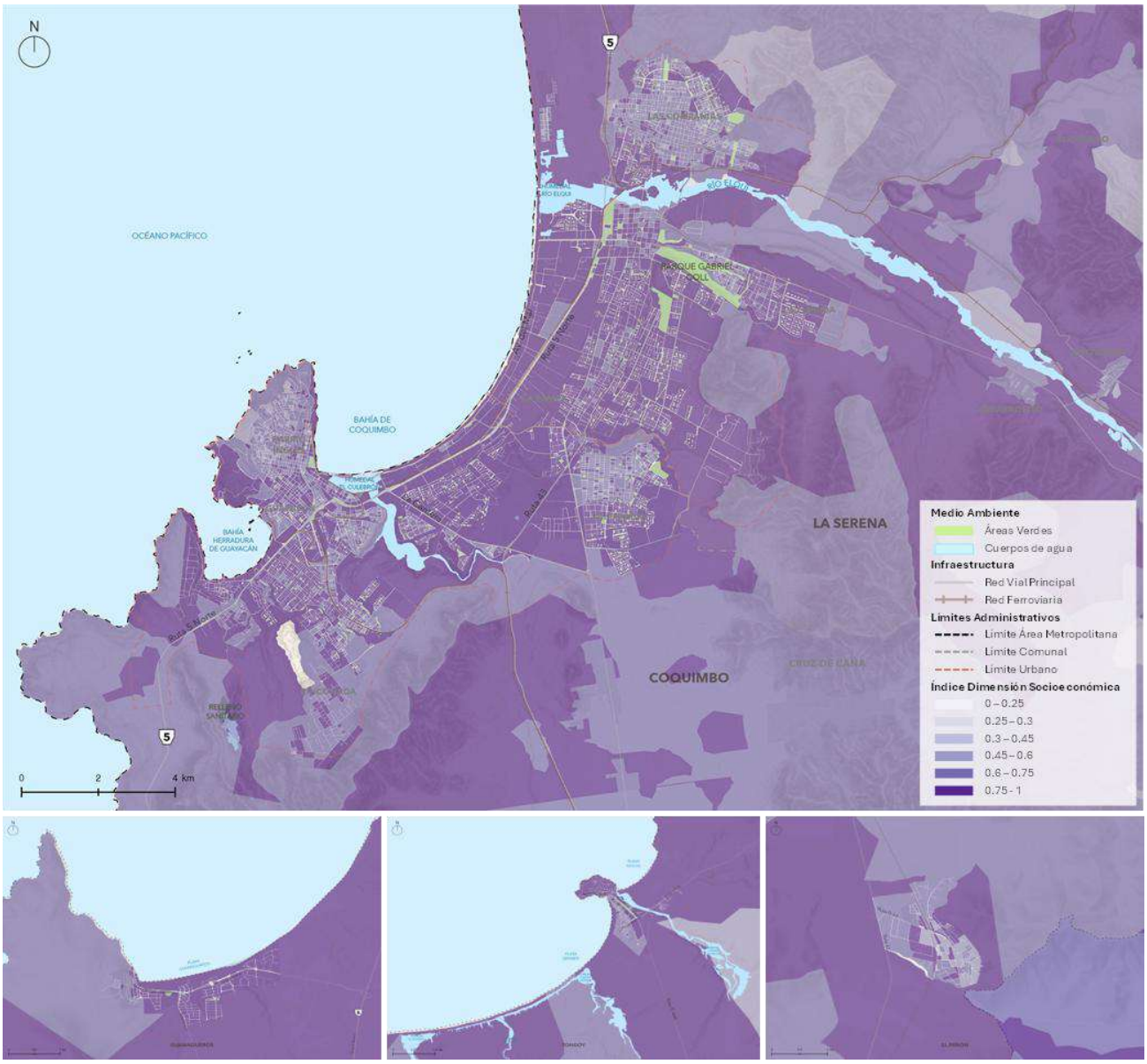
IEJ El **Indicador de Escolaridad de Jefe de Hogar** (IEJ) corresponde al promedio de años de estudio de los jefes y jefas de hogar dentro de una manzana urbana o entidad rural. Su valor se expresa directamente en años de escolaridad.

IRH El **Indicador de Resiliencia de Hogares** (IRH) corresponde al inverso aditivo de la proporción de hogares monoparentales dentro de la unidad territorial, condición asociada a diversas formas de vulnerabilidad. El resultado se expresa como un valor normalizado entre 0 y 1, donde 1 representa mayor resiliencia de los hogares.

IEM El **Indicador de Empleo** (IEM) mide la proporción de población activa con empleo, respecto del total de personas en condiciones y con deseo para trabajar. El valor indicador se expresa como un valor normalizado entre 0 y 1, donde 1 representa mayor cantidad de personas con empleo.

Fuente: IDOM con base en metodología BHT

Ilustración 217 Mapa de Dimensión Socioeconómica en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en BHT 2022 y Censo 2024

Los resultados obtenidos para cada indicador son ponderados, dando lugar a los resultados de la dimensión socioeconómica. Este permite identificar gradientes a escala territorial, donde los valores más altos reflejan mejores niveles de bienestar socioeconómico, mientras que valores más

bajos expresan condiciones socioeconómicas menos favorables en términos comparativos a nivel metropolitano.

La lectura del mapa muestra que la dimensión Socioeconómica presenta una mayor heterogeneidad territorial en comparación con las dimensiones previamente analizadas, con un predominio de valores intermedios, dentro de los cuales se identifican sectores con desempeños tanto superiores como inferiores. Esto sugiere que las condiciones asociadas a la calidad y suficiencia de viviendas, niveles educativos, empleo y resiliencia de los hogares no responden de manera directa a la estructura de centralidad urbana, sino más bien a dinámicas vinculadas a procesos de localización residencial y trayectorias de desarrollo urbano.

A escala más detallada, el sector con mejor índice es el Condominio Umbrales en La Serena, ubicado en Av. Cuatro Esquinas, inserto en un sector de grupo socioeconómico alto (ABC1). Este tipo de configuraciones refleja procesos de segmentación residencial, caracterizados por la conformación de espacios homogéneos de alto estándar que tienden a reforzar dinámicas de exclusividad territorial.

Por otra parte, en sectores periféricos, áreas de expansión y entidades rurales, si bien se observa una mayor presencia de valores bajos del índice, igualmente coexisten variaciones locales internas. En este contexto, destacan como áreas de mayor rezago sectores como Las Compañías en La Serena y el entorno de la Cruz del Tercel Milenio y Tierras Blancas en Coquimbo, donde convergen condiciones más desfavorables en términos habitacionales, educativos y laborales.

Seguridad

La dimensión de Seguridad se estructura a partir de cuatro categorías delictuales, las cuales permiten realizar un análisis sintético de las condiciones de seguridad presentes en el área metropolitana. Este enfoque facilita la identificación de patrones territoriales de ocurrencia delictual. La información utilizada proviene de la Subsecretaría de Prevención del Delito. Esta dimensión se compone de los siguientes indicadores.

IGPE El **Indicador de Seguridad ante Delitos Graves contra Personas** (IGPE) se construye a partir de la cantidad de delitos clasificados en abusos sexuales, amenazas con armas, consumo o porte de drogas, delitos de control de armas, homicidios, lesiones menos graves o superiores, tráfico, microtráfico y facilitación de delitos de droga, violaciones, robos y hurtos.

IGPR El **Indicador de Seguridad ante Delitos Graves contra las Propiedades** (IGPR) se funda a partir de la cantidad de delitos clasificados en robo de vehículos, robo en lugar habitado, robo frutado y robos con violencia o intimidación.

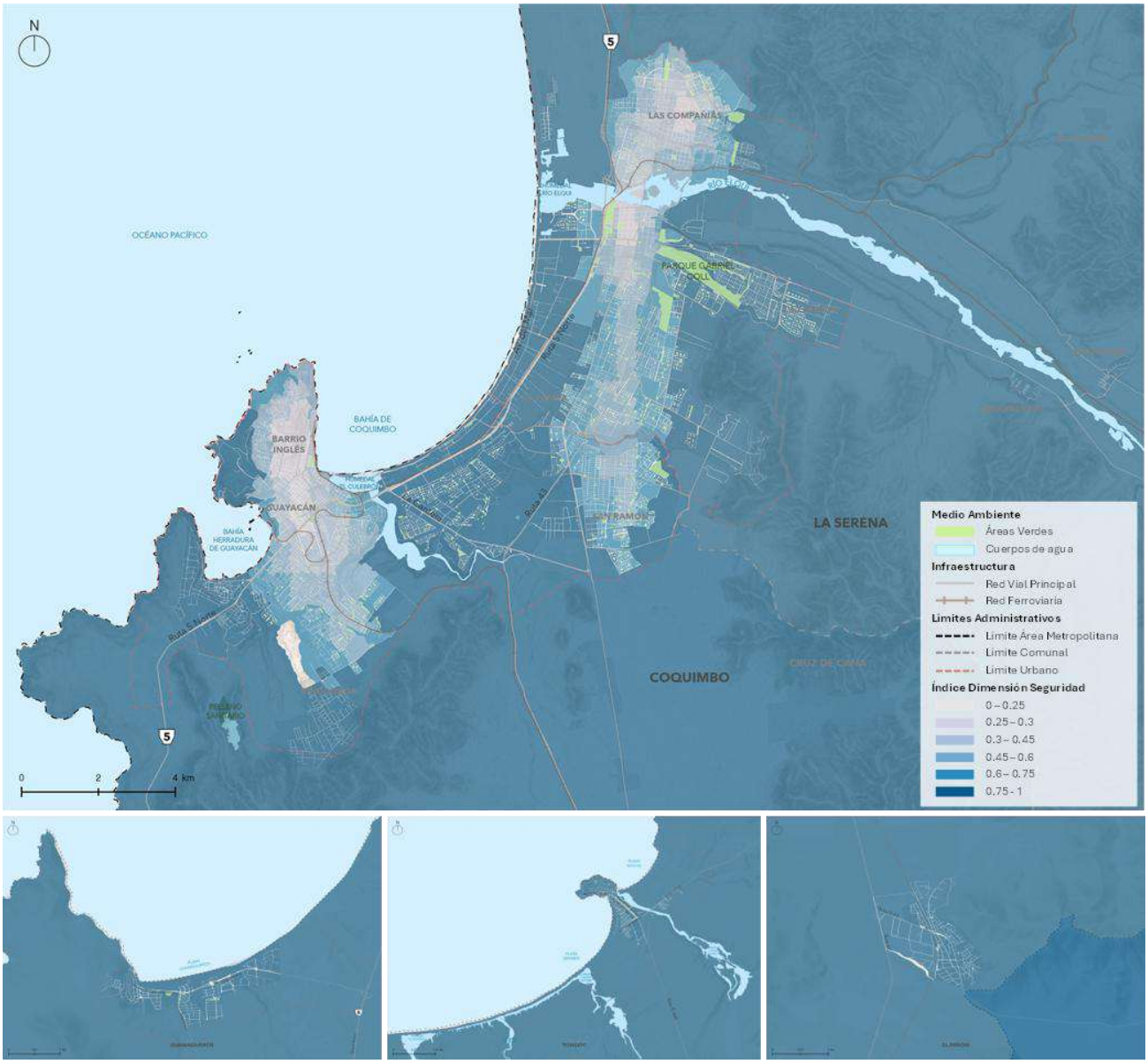
ILPE El **Indicador de Seguridad ante Delitos Leves contra las Personas** (ILPE) se desarrolla a partir de la cantidad de delitos clasificados en amenaza, cuasidelitos, daños, ebriedad y consumo público de alcohol, lesiones leves, presunta desgracia y hallazgos, receptación, regulación de familia, riñas, secuestro y sustracción de menores, violencia intrafamiliar y vulneración de derechos.

ILPR El **Indicador de Seguridad ante Delitos Leves contra las Propiedades** (ILPR) se construye a partir de la cantidad de delitos clasificados en comercio irregular, hallazgos de vehículos, hurto o robo de objetos de o desde vehículos, robo en lugar no habitado y robo por sorpresa.

Fuente: IDOM con base en metodología BHT

Los resultados obtenidos fueron normalizados en una escala de 0 a 1, posteriormente, se aplicó su valor inverso, de modo que los valores más altos representen mejores condiciones de seguridad.

Ilustración 218 Mapa de Dimensión Seguridad en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en BHT 2022 y Censo 2024

En relación a los casos policiales contemplados, se observa que una parte significativa del territorio presenta índices de seguridad de nivel medio-alto, patrón que se manifiesta en áreas rurales y sectores con menor intensidad de ocupación. En contraste, los niveles más bajos del indicador de se concentran en áreas con mayor densidad, diversidad de usos y alta interacción urbana.

En este contexto, destacan como sectores más críticos Las Compañías en La Serena y Barrio Inglés junto con Gayacán en Coquimbo, los cuales presentan una mayor acumulación de casos policiales en relación con el resto del sistema urbano. En este ámbito, resulta clave fortalecer la calidad del espacio público en dichos sectores, así como la vigilancia natural, iluminación y la propia gestión

en materia de seguridad, con el objetivo de mitigar factores de riesgo y mejorar las condiciones de habitabilidad urbana.

Análisis Sintético de Segregación Urbana

A continuación, se aborda la integración de las dimensiones de análisis -accesibilidad, ambiental, socioeconómica y seguridad- junto a sus respectivos indicadores base, con el objetivo de identificar espacialmente los patrones de segregación urbana presentes en el sistema metropolitano. Esta lectura permite distinguir tanto sectores con condiciones estructurales favorables como áreas urbanas que concentran mayores niveles de rezago.

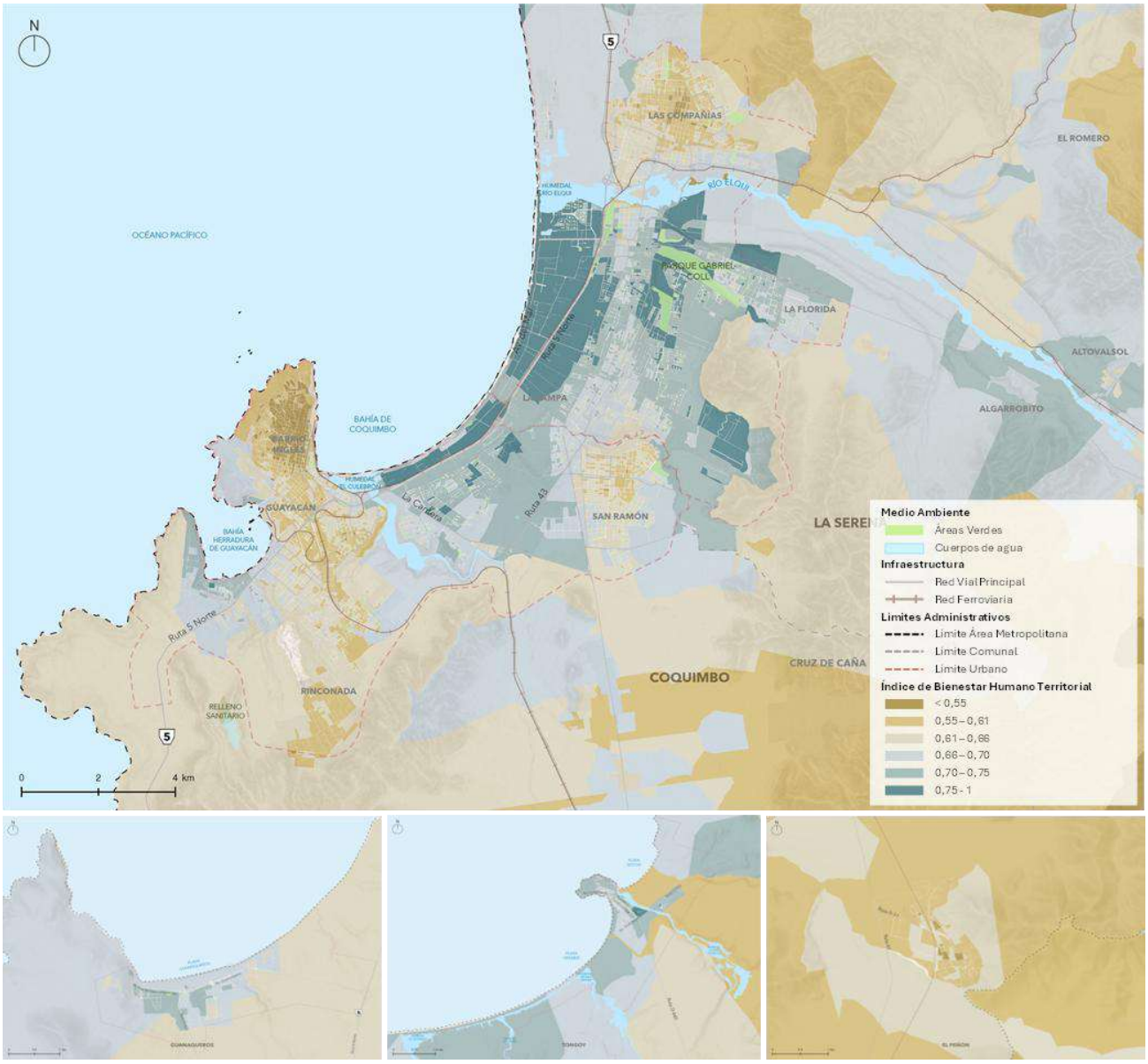
En este marco, las dimensiones se integran mediante representación gráfica en un mapa de gradientes del Índice de Bienestar Humano Territorial, donde los valores más altos corresponden a mejores condiciones del indicador, mientras que los valores más bajos evidencian la presencia de brechas y desequilibrios que requieren ser abordados. De este modo, se reconocen áreas deficitarias del sistema metropolitano, lo que constituye un insumo para la orientación de inversiones e intervenciones públicas.

En el mapa presente a continuación, se evidencia una distribución espacial desigual de bienestar en el AM LS-CQ, caracterizada por la coexistencia de zonas con altos niveles de desempeño con otras que presentan rezagos significativos.

En términos generales, lo valores más altos del índice se concentran en una franja longitudinal asociada al borde costero, específicamente a Playa Cuatro Esquinas y Playa Coquimbo, extendiéndose hacia el interior hasta Av. El Santo y Av. Balmaceda en La Serena, y hasta la Ruta 5 en Coquimbo. Este corredor constituye el principal espacio de mayor bienestar del sistema metropolitano, evidenciando una articulación favorable entre condiciones de accesibilidad, ambientales, socioeconómicas y de seguridad. De manera complementaria, se identifican sectores puntuales de alto desempeño, como el entorno del Parque Gabriel Coll y el sector norte de la intersección Camino San Ramón-Av. Cuatro Esquinas.

Por otra parte, amplias zonas del continuo urbano presentan valores medios, configurando áreas de transición que, si bien cuentan con condiciones urbanas relativamente consolidadas, no alcanzan los niveles de bienestar observados en el corredor costero principal. Mientras que, los valores más bajos del índice permiten identificar sectores con mayores niveles de rezago, los cuales se localizan tanto en áreas periféricas como en sectores insertos en el tejido urbano consolidado.

Ilustración 219 Mapa de Índice de Bienestar Humano Territorial en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en la BHT 2022 y Censo 2024

En este sentido, destacan Las Compañías en La Serena y El Peñón y Rinconada en Coquimbo, donde el menor desempeño se asocia a mayor distancia funcional respecto de los principales ejes de servicios y equipamientos, así como brechas en materia de accesibilidad y condiciones socioeconómicas. Sin embargo, un patrón relevante corresponde a la presencia de sectores centrales y consolidados con bajos niveles de bienestar. En particular, Barrio Inglés y el sector alto del cerro en Coquimbo, presentan valores bajos del índice pese a su localización estratégica y alto grado de consolidación urbana, reflejando un caso de segregación donde áreas bien localizadas pueden presentar condiciones de rezago relativo dentro del sistema urbano.

Ilustración 220 Imágenes de sectores con bajos Índices de Bienestar Humano Territorial

Fuente: Google Earth (2025)

En síntesis, el patrón observado da cuenta de una segregación que combina inequidades centro-periferia con brecha internas dentro del propio tejido urbano, lo que plantea la necesidad de abordar simultáneamente procesos de integración territorial, fortalecimiento de centralidades y regeneración de áreas consolidadas con bajo desempeño

3.2.7. Marco Normativo, Estratégico y de Planificación Territorial

El presente capítulo analiza el sistema normativo e institucional que incide en la configuración urbano-territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), con base en una revisión integrada orientada a evaluar su coherencia, alcance y capacidad de articulación a escala metropolitana.

Síntesis del sistema normativo-institucional

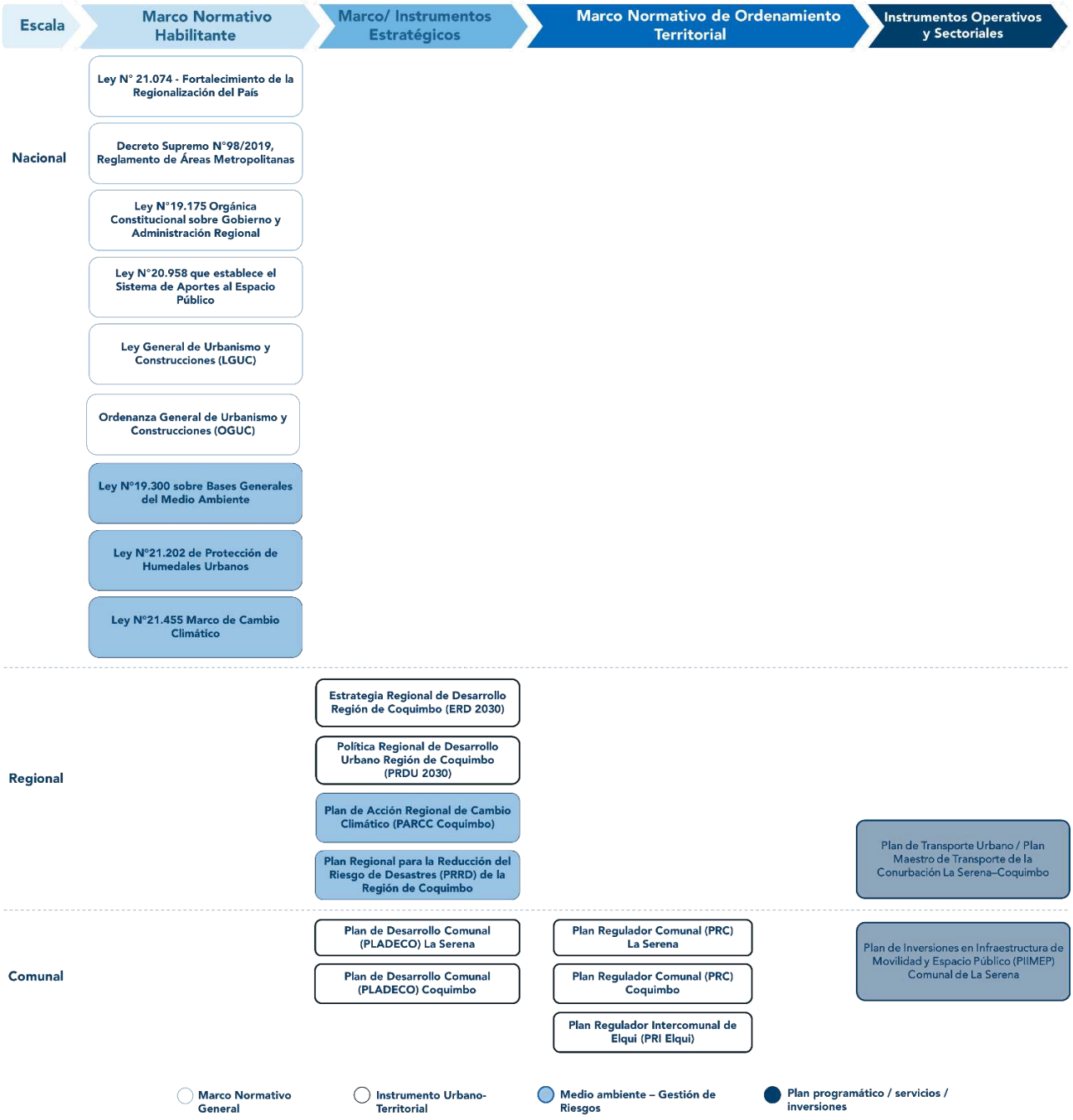
El sistema de planificación territorial en Chile se configura como un conjunto jerárquico y complementario de instrumentos que operan en distintos niveles de decisión —regional, intercomunal y comunal—, con competencias diferenciadas según su escala y naturaleza. En su conjunto, estos instrumentos orientan el desarrollo territorial, regulan el uso del suelo y establecen las condiciones para la implementación de políticas públicas, así como para la inversión pública y privada en el territorio.

En el caso del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), este sistema puede comprenderse a partir de tres dimensiones funcionales, que reflejan distintos niveles de la gobernanza territorial:

- **Marco normativo habilitante**: constituye la base jurídica del sistema, estableciendo competencias, atribuciones y condiciones para la actuación de los distintos niveles de la administración pública, así como los instrumentos que regulan el desarrollo urbano y territorial.
- **Instrumentos estratégicos y operativos/sectoriales (implementación):** articulan, por una parte, la definición de visiones, prioridades y objetivos de desarrollo en el mediano y largo plazo, y por otra, su materialización mediante planes, programas y proyectos específicos, tanto desde el nivel sectorial como territorial.
- **Instrumentos de planificación territorial**: regulan el desarrollo físico del territorio mediante disposiciones urbanísticas, determinando usos de suelo, densidades, límites urbanos y directrices de ocupación, en coherencia con los niveles de planificación intercomunal y comunal.

Estas dimensiones se articulan secuencialmente, desde el marco jurídico hasta la implementación, conforme se sintetiza en el siguiente esquema:

Ilustración 221 Marco Normativo, Estratégico y de Planificación Territorial



Fuente: IDOM

A continuación, se presentan **tablas de síntesis individual** por instrumento consultado, en el marco del análisis normativo, estratégico y de planificación territorial. **El desarrollo íntegro del contenido de este capítulo se encuentra sistematizado en el** Anexo Marco Normativo, Estratégico y de Planificación Territorial.

3.2.7.1. Marco Normativo Habilitante

El marco normativo habilitante del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) se sustenta en un conjunto de cuerpos legales que establecen las competencias, atribuciones y condiciones para la planificación territorial, en el contexto de un modelo de gobernanza multinivel en proceso de descentralización. Este marco define los límites y posibilidades de actuación de los distintos niveles de la administración pública, condicionando tanto la formulación de instrumentos de planificación como la implementación de políticas y proyectos en el territorio.

Tabla 100 Marco normativo habilitante a nivel nacional

Instrumento normativo	Tipo de instrumento	Año / Vigencia	Ámbito de aplicación
Ley N°21.074 de Fortalecimiento de la Regionalización del País	Ley	2018	Nacional / Regional
Decreto Supremo N°98/2019, Reglamento de Áreas Metropolitanas	Decreto Supremo	2019	Nacional / Áreas Metropolitanas
Ley N°19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional	Ley	1993 (y mod.)	Nacional / Regional
Ley N°20.958 que establece el Sistema de Aportes al Espacio Público	Ley	2016	Nacional / Urbano
Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC)	Ley	1976 (y mod.)	Nacional / Urbano–territorial
Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)	Reglamento	1992 (y mod.)	Nacional / Urbano–territorial
Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente	Ley	1994 (y mod.)	Nacional / Ambiental
Ley N°21.202 de Protección de Humedales Urbanos	Ley	2020	Nacional
Ley N°21.455 Marco de Cambio Climático	Ley	2022	Nacional / Urbano–ambiental

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

Ley N°21.074 de Fortalecimiento de la Regionalización del País

Tabla 101 Síntesis Ley 21.074

Elemento	Contenido
Descripción	Establece el marco principal de descentralización en Chile, mediante la transferencia progresiva de competencias, funciones y recursos desde el nivel central hacia los Gobiernos Regionales, incorporando nuevas atribuciones en planificación territorial, gestión sectorial y administración metropolitana.
Campo de aplicación	Escala nacional con incidencia regional y metropolitana, regulando la organización institucional del GORE, el ordenamiento territorial (incluyendo el PROT), la gestión metropolitana y ambiental, y los mecanismos de financiamiento y coordinación sectorial.

Elemento	Contenido
Implicancia en el AM LS-CQ	En el ámbito metropolitano, esta normativa habilita la creación y administración de áreas metropolitanas, otorgando al Gobierno Regional atribuciones en materias estratégicas, tales como transporte, infraestructura, medio ambiente y gestión de residuos. Asimismo, faculta al GORE para la elaboración, aprobación y ejecución de políticas, planes y programas con incidencia territorial, incluyendo la asignación de recursos de inversión.

Fuente: IDOM

El siguiente esquema resume las disposiciones de la Ley agrupadas en cuatro bloques: organización institucional y competencias del GORE, ordenamiento territorial, gestión metropolitana y ambiental, y financiamiento y coordinación sectorial.

Tabla 102 Atribuciones del Gobierno Regional - Ley N°21.074

Bloque Normativo	Atribuciones del Gobierno Regional	Objeto Regulado
I. Organización institucional y competencias generales del GORE - Art. 1, mod. Ley 19.175 (Arts. 2 y 7). - Art. 1, N° 28, mod. Ley 19.175 - Art. 16 letra a) - Art. 21 bis–octies / DS N° 656/2020	**Creación del Gobernador Regional y Delegado Presidencial:** Sustituye al Intendente; establece elección popular del Gobernador Regional. **Crea divisiones:** Fomento e Industria, Infraestructura y Transporte, Desarrollo Social y Humano. **Facultades de planificación y diseño de políticas regionales:** "Diseñar, elaborar, aprobar y aplicar políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo de la región en el ámbito de sus competencias." **Transferencia de competencias:** "El Presidente de la República transferirá a uno o más GORE competencias de ministerios o servicios públicos."	• Gobierno interior y administración regional. • Gestión regional sectorial. • Políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo regional en el ámbito de sus competencias. • Competencias en planificación, fomento, transporte, otros.
II. Ordenamiento y planificación territorial - Art. 17 letra a) nueva	**Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT):** "Corresponderá al GORE elaborar el PROT, vinculante para ministerios y servicios."	• Ordenamiento territorial regional y localización de infraestructuras.
III. Gestión metropolitana y ambiental - Art. 104 bis - Art. 104 ter - Art. 104 quinquies (a–d) - Art. 104 sexies - Ley 18.695, Art. 3 letra f) mod. Ley 21.074	**Constitución y administración de Áreas Metropolitanas:** "Se constituyen por DS cuando exista continuo urbano de 250.000 hab. o más." **Departamento y Comité de Alcaldes de Áreas Metropolitanas:** Crea órgano de coordinación y asesoría del Gobernador Regional. **Instrumentos metropolitanos:** Aprobar Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM). **"Aprobar el sentido del tránsito vehicular intercomunal**, en coordinación con la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, con el mismo procedimiento (consulta Comité de Alcaldes y acuerdo del CORE". **Instrumentos metropolitanos:** "Aprobar el Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal (PRM/PRI) elaborado por MINVU, previa consulta al Comité de Alcaldes y acuerdo del CORE".	• Marco habilitante metropolitano. • Comité de Alcaldes y Depto. AM en el GORE. • Transporte urbano metropolitano. • Tránsito en vías urbanas intercomunales. • Usos de suelo y estructura urbana intercomunal. • Infraestructura de movilidad y espacio público. • Recolección, transporte y disposición final de residuos. • Planes de prevención o descontaminación.

Bloque Normativo	Atribuciones del Gobierno Regional	Objeto Regulado
	Instrumentos metropolitanos: Aprobar Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) elaborado por MINVU y Transportes, previa consulta al Comité de Alcaldes y acuerdo del CORE".	
	Gestión de residuos sólidos domiciliarios: En AM, el GORE podrá asumir total o parcialmente estas tareas por convenio con municipalidades y con autorizaciones de MINVU, Medio Ambiente	
	Participación en planes ambientales: Emitir opinión previa a la aprobación de planes de prevención o descontaminación que involucren un área metropolitana.	
IV. Financiamiento y coordinación sectorial -Art. 104 septies -DS N° 656/2020 -DS 98/2019	**Creación del Fondo de Inversión Metropolitana:** Solicitar a la Dirección de Presupuestos para creación del Fondo de Inversión Metropolitana.	• Creación de fondo presupuestario metropolitano • Reglamentos complementarios
	Reglamento de Transferencia de Competencias: Procedimiento para transferir funciones a GORE.	

Fuente: IDOM

Del marco normativo se desprende que el Gobierno Regional dispone de competencias clave para la gestión metropolitana, particularmente en materia de planificación territorial, movilidad y gestión ambiental, conforme a los artículos 17 y 104 quinquies de la Ley N°19.175 (modificada por la Ley N°21.074). Estas atribuciones se estructuran en tres ámbitos principales: (i) movilidad y transporte urbano; (ii) ordenamiento territorial y espacio público; y (iii) medio ambiente, asociado a la gestión de residuos sólidos domiciliarios. El cuadro siguiente sistematiza estas competencias y su aplicación en el AM LS-CQ.

Tabla 103 Cuadro de trazabilidad - Ley N°21.074

Temática	Acción del Gobierno Regiona	Estado/Aplicación
I. Movilidad y transporte urbano Ley 19.175, art. 104 quinquies letras a) (PMTUM) y b) (sentido del tránsito); DS 98/2019	• Aprobar el Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM). • Aprobar el sentido del tránsito en vías intercomunales.	Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM): insumo técnico SECTRA (2024). Tránsito intercomunal: coordinaciones iniciales; a formalizar cuando se decrete el AM.
II. Ordenamiento territorial y espacio público Ley 19.175, art. 17 (PROT); art. 104 quinquies letras c) (PRM/PRI) y d) (PIIMEP); DS 98/2019; DS 656/2020 (transferencias).	• Elaborar el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT); aprobar el Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal (PRM/PRI) y el Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).	Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT): en formulación (diagnóstico). Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI): actualización en curso. Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP): insumo técnico completado (2024).
III. Medio ambiente/Gestión Residuos Sólidos Domiciliarios Ley 19.175, art. 104 quinquies (párrafo sobre residuos); Ley 18.695, art. 3 letra f) (mod. Ley 21.074).	• Asumir por convenio la recolección, transporte y/o disposición final en el Área Metropolitana.	En evaluación técnica intermunicipal; sin convenios formalizados aún.

Fuente: IDOM

Decreto Supremo N°98/2019, Reglamento de Áreas Metropolitanas

Tabla 104 Síntesis Decreto Supremo N°98/2019, Reglamento de Áreas Metropolitanas

Elemento	Contenido
Descripción	Reglamenta la aplicación de la Ley N°21.074 en materia de constitución, reconocimiento y funcionamiento de áreas metropolitanas, estableciendo criterios, procedimientos y mecanismos de gobernanza y coordinación intermunicipal.
Campo de aplicación	Escala metropolitana, regulando la organización, competencias transferibles y articulación institucional entre el Gobierno Regional y las municipalidades en territorios reconocidos como áreas metropolitanas.
Implicancia en el AM LS-CQ	Operacionaliza la institucionalidad metropolitana, permitiendo la implementación de una gestión integrada del territorio. Su efectividad depende de la capacidad de coordinación interinstitucional y de la materialización de las competencias transferidas.

Fuente: IDOM

Ley N°19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional

Tabla 105 Síntesis Ley N°19.175

Elemento	Contenido
Descripción	Establece el marco jurídico general para la organización y funcionamiento de los Gobiernos Regionales, definiendo sus competencias en materias de ordenamiento territorial, desarrollo económico y social, e inversión pública.
Campo de aplicación	La normativa regula la institucionalidad y funcionamiento de los Gobiernos Regionales en todo el territorio nacional, estableciendo su rol en la planificación territorial, la coordinación intersectorial y la gestión de la inversión pública a escala regional.
Implicancia en el AM LS-CQ	Esta normativa configura la base institucional del Gobierno Regional como actor clave en la planificación territorial y coordinación del desarrollo en el AM LS-CQ, particularmente en la formulación de políticas y la articulación de la inversión pública. No obstante, al mantener un esquema de competencias compartidas con el nivel central, limita el ejercicio de una gobernanza plenamente autónoma a escala metropolitana, condicionando la capacidad efectiva de decisión sobre el territorio.

Fuente: IDOM con base en Ley N°19.175.

Normativa Urbana y de Gestión del Suelo:

Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC)

Tabla 106 Síntesis LGUC

Elemento	Contenido
Descripción	La LGUC constituye el principal marco normativo para la regulación del desarrollo urbano en Chile, estableciendo los instrumentos de planificación territorial (IPT) y definiendo sus competencias, alcances y procedimientos.
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación a nivel nacional, regulando el desarrollo urbano mediante la definición de instrumentos de planificación territorial, normas de uso de suelo, condiciones de urbanización y edificación, así como las competencias de los distintos niveles de la administración pública en materia urbana.
Implicancia en el AM LS-CQ	Regula los instrumentos normativos de planificación territorial —como los planes reguladores intercomunales y comunales— que estructuran el uso del suelo, las densidades, la vialidad y las condiciones de urbanización en el AM LS-CQ. Sin embargo, su enfoque sectorial y su aplicación

Elemento	Contenido
	por escalas administrativas limitan la incorporación de una visión integrada a nivel metropolitano, generando brechas en la coordinación territorial entre comunas.

Fuente: IDOM con base en Ley General de Urbanismo y Construcciones

Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)

Tabla 107 Síntesis OGUC

Elemento	Contenido
Descripción	Complementa la LGUC, estableciendo las disposiciones reglamentarias que regulan el contenido, los procedimientos y la aplicación de los instrumentos de planificación territorial, así como las normas urbanísticas y técnicas para el desarrollo urbano.
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación a nivel nacional, regulando los aspectos técnicos y procedimentales del desarrollo urbano, incluyendo estándares de subdivisión, urbanización y edificación, así como la formulación y aplicación de los instrumentos de planificación territorial.
Implicancia en el AM LS-CQ	La OGUC permite la implementación operativa de los IPT, definiendo estándares urbanísticos, condiciones de subdivisión, urbanización y edificación aplicables en el AM LS-CQ. No obstante, su carácter técnico–normativo y su énfasis en la regulación a escala local limitan su capacidad para abordar dinámicas de integración territorial propias de un sistema metropolitano, reforzando una planificación fragmentada entre comunas.

Fuente: IDOM con base en OGUC.

Ley N°20.958 que establece el Sistema de Aportes al Espacio Público

Tabla 108 Síntesis Ley N°20.958 (Sistema de Aportes al Espacio Público)

Elemento	Contenido
Descripción	Establece el Sistema de Aportes al Espacio Público, regulando la contribución de proyectos inmobiliarios al financiamiento de infraestructura urbana, particularmente en materia de vialidad, equipamiento y espacios públicos. Este instrumento introduce un mecanismo de gestión urbana orientado a mitigar los impactos de nuevos desarrollos sobre la ciudad.
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación a nivel nacional, regulando los mecanismos mediante los cuales los proyectos inmobiliarios contribuyen al financiamiento de infraestructura y espacio público, a través de instrumentos como los Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).
Implicancia en el AM LS-CQ	Esta normativa habilita mecanismos de financiamiento para infraestructura urbana, particularmente a través de los PIIMEP, contribuyendo a la gestión del crecimiento urbano en el AM LS-CQ. No obstante, su aplicación se circunscribe a proyectos específicos y a la escala comunal o intercomunal, sin constituir un instrumento de planificación territorial integral, lo que limita su incidencia en la configuración estructural del área metropolitana.

Fuente: IDOM con base en Ley N°20.958.

Condicionantes Ambientales del Sistema Normativo:

Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente

Tabla 109 Síntesis Ley N°19.300

Elemento	Contenido
Descripción	Establece el marco institucional para la gestión ambiental en Chile, incorporando instrumentos como el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y definiendo los principios de protección del medio ambiente.
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación transversal a nivel nacional, regulando la evaluación ambiental de proyectos y actividades susceptibles de generar impactos, así como la gestión ambiental en los distintos sectores productivos y territoriales.
Implicancia en el AM LS-CQ	En el contexto del AM LS-CQ, esta normativa condiciona la localización y viabilidad de proyectos de infraestructura y desarrollo urbano mediante la incorporación de criterios de evaluación ambiental. Su aplicación transversal la posiciona como un marco condicionante de la toma de decisiones territoriales. No obstante, al no constituir un instrumento de planificación territorial, su incidencia es indirecta, operando como un sistema de control más que como un mecanismo de definición del modelo urbano.

Fuente: IDOM con base en Ley N°19.300.

Ley N°21.455 Marco de Cambio Climático

Tabla 110 Síntesis Ley N°21.455 (Marco de Cambio Climático)

Elemento	Contenido
Descripción	La Ley N°21.455 establece el marco institucional para la acción climática en Chile, definiendo principios, instrumentos y metas orientadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, incluyendo la elaboración de planes sectoriales y territoriales de gestión climática.
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación transversal a nivel nacional, regulando la incorporación de criterios de mitigación y adaptación al cambio climático en la planificación sectorial y territorial, así como en la gestión de políticas públicas.
Implicancia en el AM LS-CQ	En el contexto del AM LS-CQ, esta normativa incorpora el cambio climático como un criterio estructural en la planificación territorial, condicionando la definición de usos de suelo, infraestructura y estrategias de desarrollo urbano. Su implementación, a través de instrumentos como los planes de acción regional, permite avanzar hacia una gestión territorial resiliente, aunque su efectividad depende de la articulación intersectorial y la integración con los instrumentos de planificación existentes.

Fuente: IDOM con base en Ley N°21.455.

Ley N°21.202 de Protección de Humedales Urbanos

Tabla 111 Síntesis Ley N°21.202 (Humedales Urbanos)

Elemento	Contenido
Descripción	La Ley N°21.202 establece un marco normativo específico para la protección de humedales urbanos, reconociendo su valor ecológico y su función en la regulación ambiental de las ciudades, e incorporando estos espacios como áreas de protección en la planificación territorial.

Elemento	Contenido
Campo de aplicación	La normativa tiene aplicación a nivel nacional, regulando el reconocimiento, delimitación y protección de humedales urbanos, así como su incorporación obligatoria en los instrumentos de planificación territorial.
Implicancia en el AM LS-CQ	En el contexto del AM LS-CQ, caracterizado por la presencia de humedales costeros, esta ley actúa como un condicionante normativo directo sobre el uso del suelo, al exigir su incorporación en los instrumentos de planificación territorial y restringir la urbanización en estas áreas. De este modo, incide de manera estructural en la definición de los límites y patrones de expansión urbana, incorporando criterios ambientales en la configuración del territorio metropolitano.

Fuente: IDOM con base en Ley N°21.202.

Síntesis del Marco Normativo Habilitante

En conjunto, el marco normativo habilitante del AM LS-CQ configura un sistema que combina avances en descentralización con una estructura regulatoria consolidada en materia de urbanismo, incorporando progresivamente criterios ambientales en la planificación territorial. No obstante, su carácter sectorial y multinivel genera desafíos en la articulación de competencias y en la implementación de una planificación efectiva a escala metropolitana.

Tabla 112 Síntesis del Marco Normativo Habilitante y su Implicancia en el AM LS-CQ

Instrumento	Año	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
Ley N°21.074 – Fortalecimiento de la Regionalización	2018	Transferir competencias al GORE y habilitar la gestión descentralizada del territorio.	Estructurante Gobernanza metropolitana; ordenamiento territorial; transporte; infraestructura; medio ambiente; residuos.	Habilita la creación y administración del AM LS-CQ, otorgando al GORE competencias clave. Su implementación depende de la transferencia efectiva de atribuciones y coordinación sectorial.
DS N°98/2019 – Reglamento de Áreas Metropolitanas	2019	Regular la constitución y funcionamiento de áreas metropolitanas.	Habilitante Gobernanza metropolitana; coordinación intercomunal; planificación territorial; transporte.	Operacionaliza la figura metropolitana, definiendo criterios y procedimientos para su reconocimiento y gestión. Su efectividad depende de la implementación y coordinación interinstitucional.
Ley N°19.175 – Orgánica de Gobierno Regional	1993 (mod.)	Definir la organización y competencias del GORE en desarrollo territorial y regional.	Estructurante Ordenamiento territorial; inversión pública; desarrollo regional; coordinación institucional.	Establece el sustento institucional del GORE, pero mantiene competencias compartidas con el nivel central, limitando la autonomía en la gestión metropolitana.

Instrumento	Año	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
LGUC – Ley General de Urbanismo y Construcciones	1976 (mod.)	Regular el desarrollo urbano y los instrumentos de planificación territorial.	Estructurante Uso de suelo; densidades; estructura urbana; planificación intercomunal y comunal.	Define el marco normativo de los IPT (PRI/PRC), pero su enfoque sectorial y por escala limita la integración metropolitana.
OGUC – Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones	1992 (mod.)	Establecer normas técnicas y procedimientos de los IPT y del desarrollo urbano.	Habilitante Normativa urbanística; estándares; procedimientos de planificación.	Permite implementar la regulación urbana, pero con foco técnico-operativo y sin incorporar plenamente la escala metropolitana.
Ley N°20.958 – Aportes al Espacio Público	2016	Vincular desarrollo urbano con financiamiento de infraestructura y espacio público.	Complementario Movilidad; espacio público; infraestructura urbana; gestión del crecimiento urbano.	Permite financiar infraestructura mediante proyectos privados (PIIMEP), pero su incidencia es acotada a la gestión urbana y no estructural a escala metropolitana.
Ley N°19.300 – Bases Generales del Medio Ambiente	1994 (mod.)	Establecer el sistema de gestión ambiental y evaluación de proyectos.	Condicionante Evaluación ambiental; localización de proyectos; protección ambiental.	Condiciona la viabilidad de proyectos e infraestructura, incidiendo indirectamente en la planificación territorial del AM LS-CQ.
Ley N°21.455 – Marco de Cambio Climático	2022	Incorporar mitigación y adaptación al cambio climático en la gestión territorial.	Condicionante Cambio climático; resiliencia; gestión del riesgo; planificación territorial.	Obliga a integrar criterios climáticos (PARCC/PACCC) en la planificación, promoviendo un enfoque de desarrollo resiliente a escala metropolitana.
Ley N°21.202 – Humedales Urbanos	2020	Proteger humedales urbanos incorporándolos a la planificación territorial.	Estructurante Sistema ambiental; áreas protegidas; regulación del suelo.	Introduce restricciones a la urbanización en humedales costeros presentes en el AM LS-CQ, condicionando la expansión urbana.

Criterio de Clasificación de Tipo de Incidencia Territorial:

- Estructurante: Define directamente la organización territorial, gobernanza o uso del suelo a escala metropolitana.

- Habilitante: Permite o regula la implementación de la escala metropolitana o sus instrumentos.

- Condicionante: Incide indirectamente, estableciendo restricciones o criterios sobre decisiones territoriales.

- Complementario: Apoya la gestión urbana o la inversión, pero con incidencia acotada en la estructura territorial.

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

El marco normativo presenta un predominio de normas de carácter estructurante en ámbitos de gobernanza y regulación del suelo, complementadas por instrumentos habilitantes y condicionantes ambientales, lo que evidencia una base normativa robusta, pero con desafíos en su

articulación para la gestión integrada a escala metropolitana. Estas condiciones configuran el contexto institucional sobre el cual se desarrollan los instrumentos estratégicos, normativos y operativos analizados en los apartados siguientes.

3.2.7.2. Instrumentos Estratégicos y Operativos/Sectoriales

Vinculación con Instrumentos Estratégicos

Se analizan los principales instrumentos estratégicos de escala nacional, regional y comunal con incidencia en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), con el objetivo de identificar las visiones, lineamientos y prioridades que orientan la acción pública territorial en el mediano y largo plazo, en coherencia con el marco normativo habilitante y las competencias definidas para la escala metropolitana.

Este análisis integra tanto instrumentos estratégicos vigentes de alcance regional y comunal —como la Estrategia Regional de Desarrollo, los Planes de Acción Regional de Cambio Climático y los Planes de Desarrollo Comunal— como instrumentos de referencia de nivel nacional y regional, que aportan marcos conceptuales y criterios orientadores para la planificación territorial.

El estudio de los instrumentos estratégicos con incidencia en el AM LS-CQ permite identificar las principales orientaciones de la acción pública territorial a mediano y largo plazo, en coherencia con el marco normativo vigente y las competencias de la escala metropolitana. Para ello, se consideran tanto instrumentos estratégicos de nivel regional y comunal —como la Estrategia Regional de Desarrollo, el Plan de Acción Regional de Cambio Climático y los Planes de Desarrollo Comunal— como instrumentos de referencia de nivel nacional y regional.

Metodológicamente, se distingue entre instrumentos con incidencia territorial directa, que definen lineamientos estratégicos, prioridades de inversión y orientaciones operativas aplicables al AM LS-CQ, e instrumentos de carácter orientador, que aportan principios, enfoques y criterios de política pública sin establecer acciones específicas a esta escala.

Tabla 113 Instrumentos estratégicos con incidencia directa

Instrumento	Ámbito de aplicación	Año	Vigencia
Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)	Regional	2024-2030	Vigente
Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030	Regional	2017-2030	Vigente
Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC Coquimbo)	Regional	2024-2025 (aprobación 2025)	Vigente
Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena	Comunal	2022-2030 (actualización 2024)	Vigente

Instrumento	Ámbito de aplicación	Año	Vigencia
Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo	Comunal	2024-2028 (actualización 2023)	Vigente

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

Los instrumentos con incidencia directa evidencian una convergencia en torno a la promoción del desarrollo territorial sostenible, la mejora de la calidad de vida, la integración urbana y la gestión del cambio climático, constituyendo la base para la planificación metropolitana. Por su parte, los instrumentos de referencia —como la Política Nacional de Desarrollo Urbano, el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y el Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU)— refuerzan estos lineamientos desde un nivel conceptual y estratégico, incorporando enfoques transversales vinculados a la equidad territorial, la resiliencia y la gobernanza.

Tabla 114 Instrumentos estratégicos de referencia (incidencia indirecta en el AM LS-CQ)

Instrumento	Ámbito de aplicación	Tipo de instrumento	Año de promulgación	Vigencia
Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU)	Nacional	Política pública	2014 (actualización 2018)	Vigente
Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático	Nacional	Plan estratégico	2014 (actualizaciones sectoriales posteriores)	Vigente
Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) Región de Coquimbo	Regional	Plan Estratégico	2006	Vigente

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

En este sentido, dichos instrumentos aportan principios y criterios orientadores que, si bien no establecen acciones específicas a escala del AM LS-CQ, contribuyen a estructurar un marco de referencia para la toma de decisiones y la articulación de los instrumentos con incidencia directa. En conjunto, estos instrumentos configuran un marco estratégico coherente que orienta la formulación del plan metropolitano, asegurando su alineación con las políticas públicas vigentes y favoreciendo la articulación entre las distintas escalas de planificación.

Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)

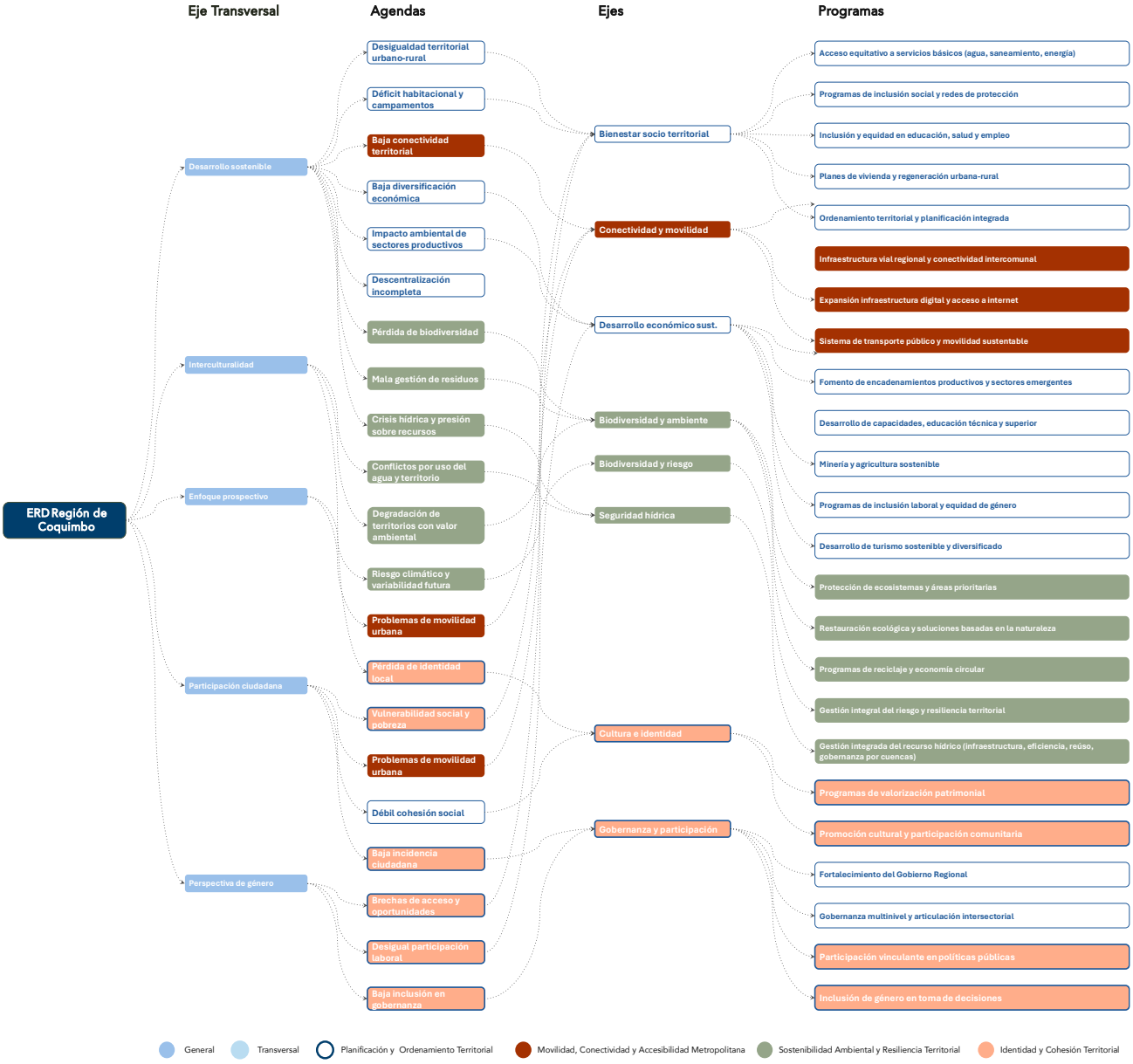
Tabla 115 Sintesis Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento rector de planificación estratégica regional, elaborado por el Gobierno Regional de Coquimbo con apoyo técnico especializado, que establece la visión, lineamientos y directrices para orientar el desarrollo integral de la región al horizonte 2030, bajo un enfoque de bienestar humano territorial y sostenibilidad.
Visión Regional de Desarrollo	Proyecta una región con alto bienestar, equidad territorial y sostenibilidad, basada en la seguridad hídrica, la conectividad, la diversificación económica y una gobernanza colaborativa y participativa.
Componentes clave de la visión	Sostenibilidad ambiental y adaptación climática; equidad territorial y acceso a servicios; gobernanza multinivel con participación ciudadana.

Elemento	Contenido
Ejes alineados con AM LS-CQ	• Seguridad hídrica → Sostenibilidad ambiental; • Bienestar socioterritorial → Ordenamiento e identidad; • Conectividad y movilidad → Movilidad metropolitana; • Biodiversidad y riesgo → Resiliencia territorial; • Cultura e identidad → Cohesión territorial; • Gobernanza → Transversal.
Arquitectura estratégica	Se estructura en desafíos regionales que se organizan en 7 lineamientos estratégicos, operacionalizados mediante objetivos y líneas de acción.
Ejes transversales	Desarrollo sostenible, enfoque prospectivo, perspectiva de género, participación ciudadana e interculturalidad.
Implicancia en el AM LS-CQ	Actúa como marco estratégico superior que orienta la planificación metropolitana, asegurando coherencia en sostenibilidad, equidad territorial, gobernanza y articulación interinstitucional.

Fuente: IDOM con base en Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)

Ilustración 222 Esquema Arquitectura estratégica y ejes transversales de la ERD-Coquimbo



Fuente: IDOM con base en Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)

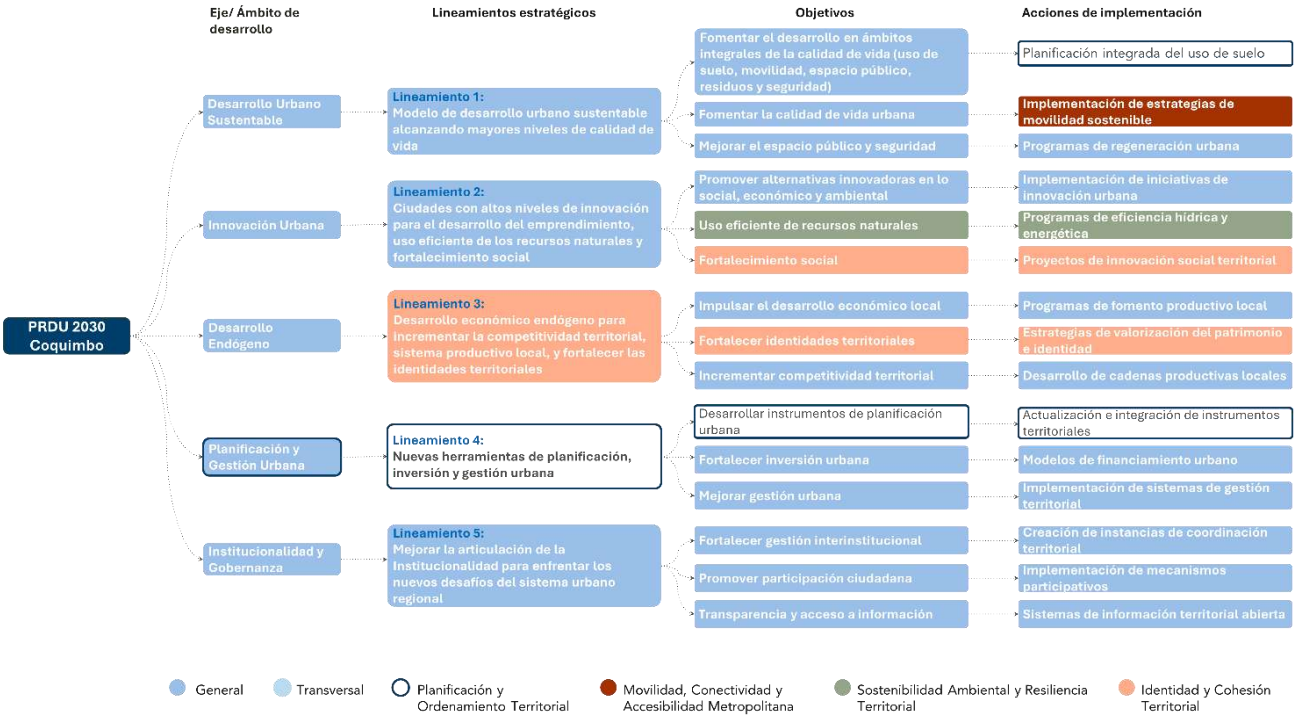
Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030

Tabla 116 Sintesis Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento de planificación estratégica regional que orienta el desarrollo del sistema urbano de la Región de Coquimbo al 2030, bajo un enfoque territorial integrado centrado en las personas, la calidad de vida y la sostenibilidad, elaborado por el Gobierno Regional mediante un proceso técnico-participativo.
Enfoque conceptual	Sistema urbano regional integrado (urbano-rural), sostenibilidad multidimensional, desarrollo endógeno y gobernanza intersectorial.
Visión	Región equitativa y cohesionada, con centros poblados interrelacionados, acceso a bienes y servicios de calidad, y un desarrollo urbano centrado en las personas, que integra sostenibilidad, identidad territorial y cohesión social.
Lineamientos	Modelo de desarrollo urbano sustentable; Ciudades con altos niveles de innovación; Desarrollo económico endógeno; Nuevas herramientas de planificación, inversión y gestión urbana; Mejorar la articulación de la institucionalidad.
Ejes alineados con AM LS-CQ	Desarrollo urbano sustentable → Ordenamiento territorial y sostenibilidad urbana Innovación urbana → Resiliencia y eficiencia territorial Desarrollo endógeno → Identidad y cohesión territorial Planificación y gestión urbana → Planificación metropolitana Institucionalidad y gobernanza → Gobernanza y articulación multinivel
Arquitectura	Ámbitos de desarrollo → lineamientos estratégicos → objetivos generales y específicos → 30 acciones de implementación.
Problemas estructurales	Expansión de la huella urbana, concentración territorial (macrocefalia), déficit de bienes y servicios, modelo económico exógeno, debilidad institucional.
Modelo de gestión	Comisión Regional de Desarrollo Urbano + subcomisión metropolitana La Serena-Coquimbo + subcomisión de ciudades intermedias.
Implicancia AM LS CQ	Actúa como marco estratégico que orienta la planificación metropolitana hacia un modelo integrado, sostenible y articulado, reforzando el rol estructurante de la conurbación y promoviendo equilibrio territorial y gobernanza multinivel.

Fuente: IDOM con base en Política Regional de Desarrollo Urbano 2030 (GORE, 2017)

Ilustración 223 Esquema Arquitectura estratégica y ejes transversales de la Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030



Fuente: IDOM con base en Política Regional de Desarrollo Urbano 2030 (GORE, 2017)

Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) – Región de Coquimbo

En el ámbito específico del desarrollo urbano, el Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) de la Región de Coquimbo complementa los instrumentos estratégicos regionales, aportando lineamientos orientadores para la estructuración del sistema urbano y la planificación territorial, los cuales son posteriormente recogidos por los instrumentos de planificación territorial de carácter normativo.

En este contexto, si bien corresponde a un instrumento estratégico de referencia, con incidencia indirecta en el AM LS-CQ, se incorpora en el análisis en tanto permite comprender la lógica de estructuración del sistema urbano regional y las orientaciones que han incidido en la formulación y actualización de los instrumentos normativos vigentes.

Tabla 117 Sintesis Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU)- Región de Coquimbo

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento de planificación urbana de carácter estratégico y orientador, promulgado por el Gobierno Regional de Coquimbo mediante Resolución N.° 14 (2006), que establece lineamientos para la estructuración del sistema urbano regional y orienta la formulación de los instrumentos de planificación territorial de menor escala.
Objetivo y alcance	Proveer un marco de referencia para la planificación urbana regional, articulando el desarrollo de los centros poblados y su estructura territorial, en coherencia con la Estrategia Regional de Desarrollo, y orientando la acción de los instrumentos intercomunales y comunales.
Líneas estratégicas	Se estructura en seis lineamientos: i) sistema de centros poblados y relaciones funcionales; ii) metas de crecimiento; iii) asentamientos prioritarios; iv) infraestructura y equipamiento; v) conectividad y transporte; vi) prioridades para la formulación de IPT.
Relación con los IPT	Entrega orientaciones que deben ser recogidas y concretadas por los instrumentos de planificación territorial de nivel intercomunal y comunal, en función de sus competencias.
Implicancia en AM LS-CQ	Actúa como marco estratégico orientador que contribuye a comprender la lógica de estructuración del sistema urbano regional y las dinámicas de concentración y articulación territorial del AM LS-CQ. Su incidencia es indirecta, al no establecer regulación normativa del uso del suelo.

Fuente: IDOM con base en RES-14_19-DIC-2006, Plan Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo.

Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC Coquimbo)

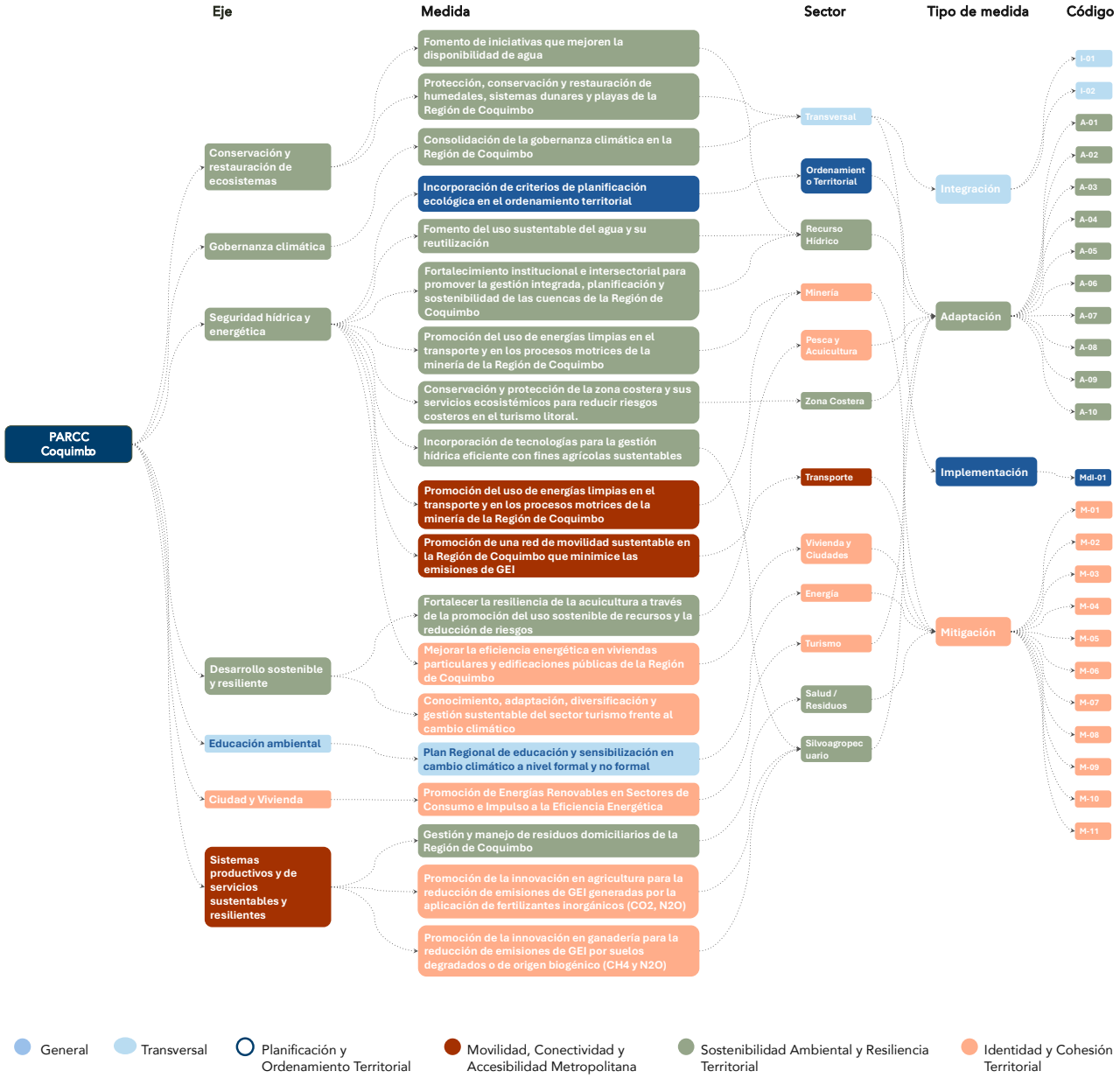
Tabla 118 Sintesis Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC Coquimbo)

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento que define la estrategia regional para enfrentar el cambio climático mediante medidas de adaptación, mitigación e integración, basado en un diagnóstico de riesgos climáticos, vulnerabilidad territorial y emisiones de gases de efecto invernadero.
Objetivo general	Aumentar la adaptación y mitigación frente a los efectos del cambio climático, reduciendo la vulnerabilidad de sistemas socioambientales y disminuyendo las emisiones de GEI.
Visión	Consolidar un territorio regional sustentable y resiliente, con metas de reducción de emisiones de GEI de 10% al 2030 y 20% al 2050 (base 2020).
Estructura	Diagnóstico climático; análisis de riesgos (cadenas de impacto); plan de acción (24 medidas); sistema de monitoreo (MRV); gobernanza (CORECC).

Elemento	Contenido
Líneas estratégicas	Seguridad hídrica y energética; conservación y restauración de ecosistemas; desarrollo sostenible y resiliente; gobernanza climática; educación y transferencia.
Tipos de medidas	11 medidas de mitigación, 10 de adaptación, 2 de integración y 1 de medios de implementación.
Sectores abordados	Recursos hídricos, biodiversidad, ciudades e infraestructura, energía, minería, salud, silvoagropecuario, pesca y acuicultura, turismo
Gobernanza	Liderado por el Gobierno Regional y coordinado por el CORECC, con participación intersectorial y multi actor.
Instrumentos relacionados	NDC, Estrategia Climática de Largo Plazo (ECLP), Planes sectoriales y Planes Comunales de Cambio Climático (PACCC).
Implicancia en AM LS-CQ	Establece el marco estratégico climático regional que orienta la planificación metropolitana, incorporando criterios de resiliencia, gestión de riesgos y sostenibilidad en el desarrollo urbano y territorial.

Fuente: IDOM con base en Plan de Acción Regional de Cambio Climático (2025)

Ilustración 224 Esquema Arquitectura estratégica y ejes transversales del PARCC Coquimbo



Fuente: IDOM con base en Plan de Acción Regional de Cambio Climático (2025)

Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2022-2030

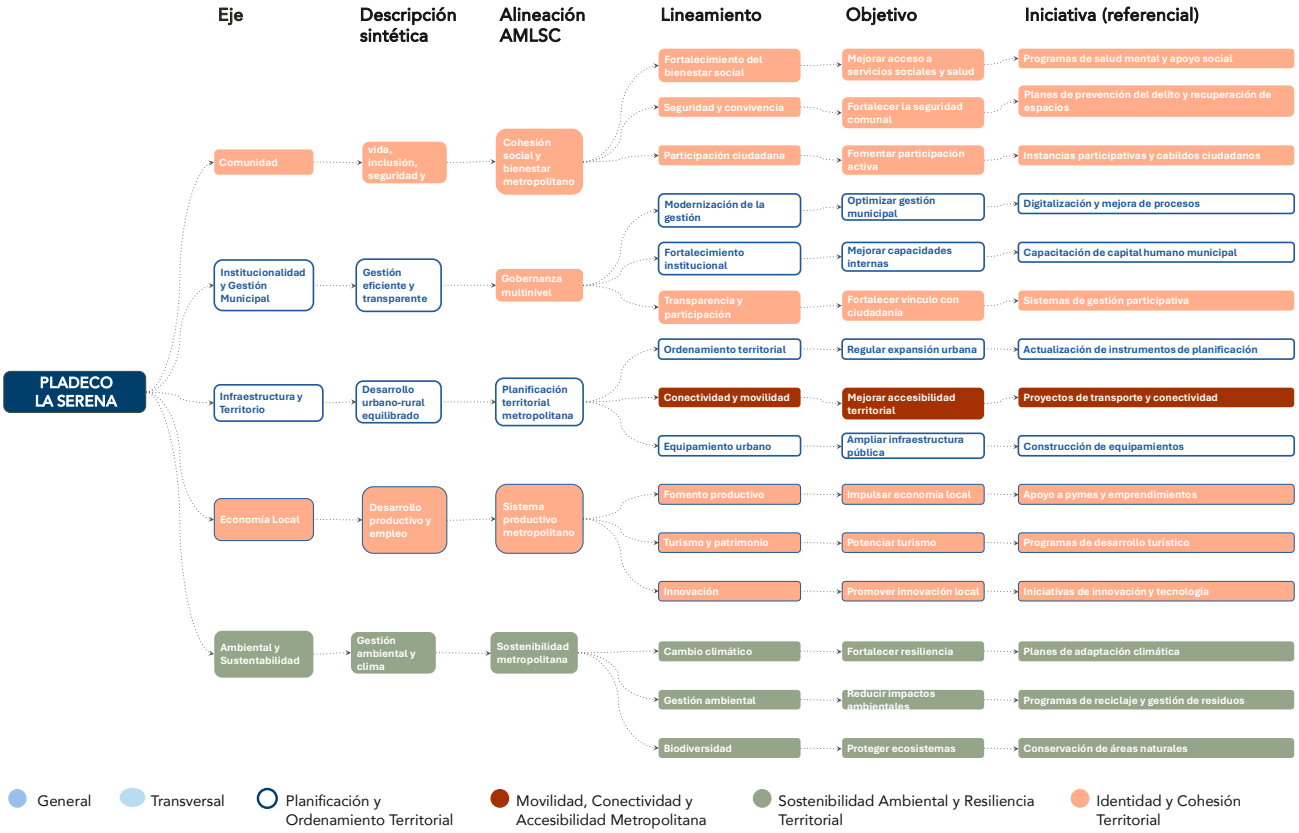
Tabla 119 Sintesis Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2022-2030

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento estratégico que orienta la acción municipal en políticas, programas y proyectos, basado en un diagnóstico integrado (cuantitativo y participativo) y operacionalizado mediante lineamientos, objetivos y un plan de acción con seguimiento.
Objetivo general	Promover el desarrollo social, económico y territorial de la comuna, mejorando la calidad de vida de sus habitantes mediante una planificación participativa y estratégica.

Elemento	Contenido
Estructura	Diagnóstico integrado; imagen objetivo; lineamientos y objetivos estratégicos; plan de acción; sistema de monitoreo y evaluación
Ejes estratégicos	Comunidad; Institucionalidad y gestión municipal; Infraestructura y territorio; Economía local; Ambiental y sustentabilidad
Enfoques transversales	Participación ciudadana; inclusión social; enfoque urbano–rural; sostenibilidad ambiental
Metodología	Proceso participativo basado en diagnóstico cuantitativo y talleres ciudadanos (enfoque de investigación acción participativa)
Gobernanza	Liderado por el municipio, con participación de equipos técnicos, actores territoriales y comunidad organizada
Implicancia en AM LS-CQ	Constituye un insumo base para la planificación metropolitana, permitiendo articular necesidades comunales con enfoques de gobernanza multinivel, integración territorial y desarrollo urbano sustentable.

Fuente: IDOM con base en Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2022–2030

Ilustración 225 Esquema Arquitectura estratégica y ejes transversales del PLADECO La Serena



Fuente: IDOM con base en Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2022–2030

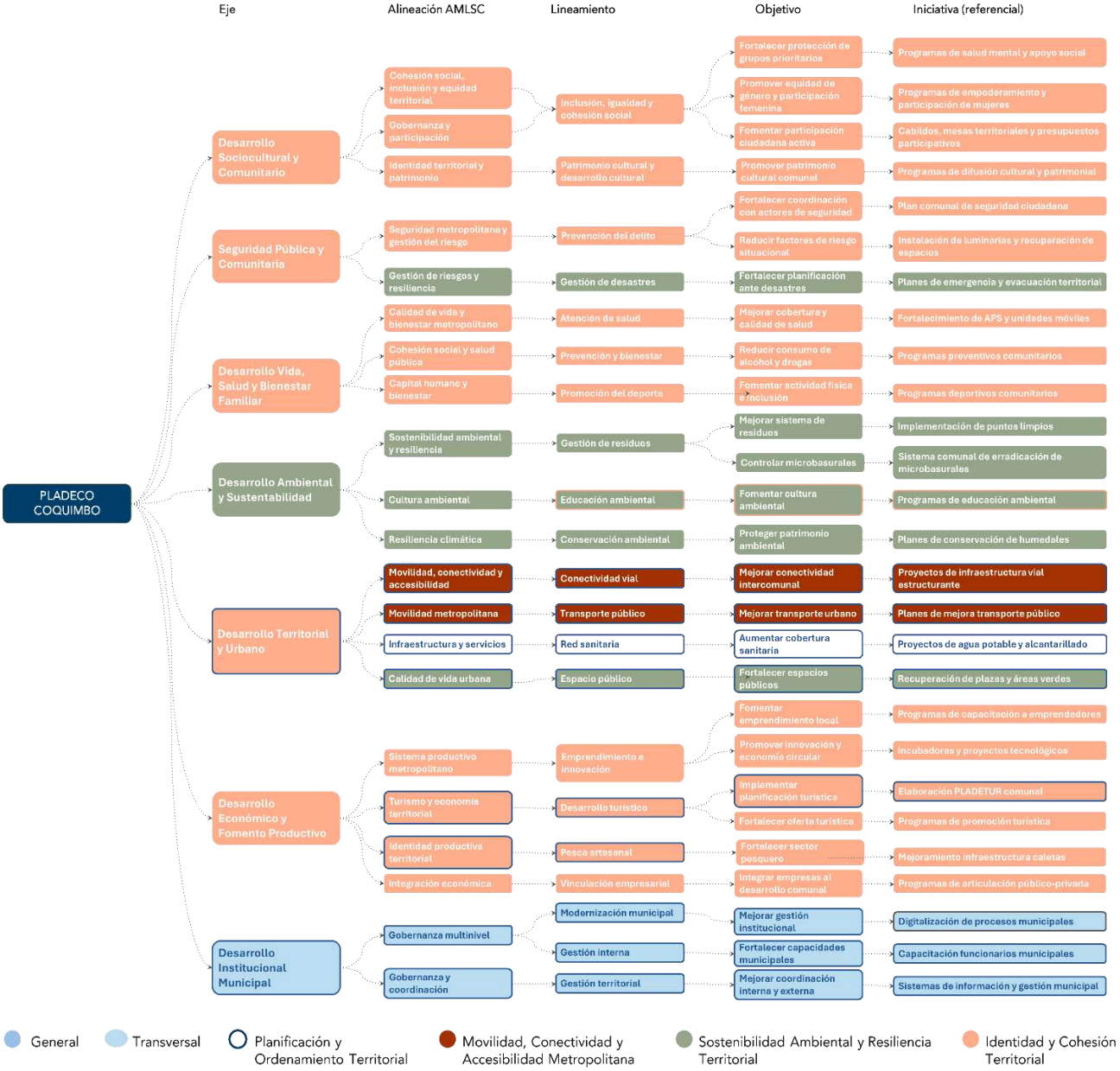
Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo 2024-2028

Tabla 120 Sintesis Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo 2024-2028

Elemento	Contenido
Tipo de instrumento	Instrumento rector de planificación comunal (Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades)
Descripción	Instrumento estratégico que orienta la acción municipal en base a diagnóstico integral (cuantitativo y participativo), estructurado mediante líneas estratégicas, matrices de acción e inversión y sistema de seguimiento
Objetivo general	Promover el desarrollo social, económico, territorial y ambiental de la comuna, mejorando la calidad de vida mediante planificación estratégica y participativa
Imagen Objetivo	Comuna planificada, conectada, segura y sustentable, con énfasis en calidad de vida, desarrollo productivo y cohesión territorial
Estructura	Diagnóstico integrado; imagen objetivo; análisis estratégico (Vester); matrices de líneas estratégicas; plan de inversión; sistema de seguimiento
(Ejes) Áreas estratégicas	Desarrollo sociocomunitario; seguridad; salud; ambiental; territorial; económico; institucional
Metodología	Enfoque mixto cuantitativo–cualitativo con fuerte componente participativo (21 talleres territoriales + talleres temáticos)
Gobernanza	Liderado por el municipio con participación ciudadana, actores territoriales e institucionales
Implicancia en AM LS-CQ	Instrumento clave para la planificación metropolitana, al visibilizar brechas estructurales y aportar lineamientos para integración territorial, coordinación intermunicipal y gobernanza multinivel

Fuente: IDOM con base en Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo 2024–2028

Ilustración 226 Esquema Arquitectura estratégica y ejes transversales del PLADECO Coquimbo



Fuente: IDOM con base en Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo 2024–2028

Síntesis de la Vinculación con Instrumentos Estratégicos

A continuación, se presenta la síntesis comparada de los principales instrumentos estratégicos con incidencia en el AM LS-CQ, considerando su orientación, ámbito territorial e implicancias para la planificación metropolitana:

Tabla 121 Síntesis de Instrumentos Estratégicos y su Implicancia en el AM LS-CQ

Instrumento	Proyección	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)	2030	Orientar el desarrollo regional al 2030 bajo un enfoque de bienestar humano territorial, sostenibilidad y equidad.	Estructurante Ordenamiento territorial; sostenibilidad ambiental; desarrollo productivo; conectividad; gobernanza regional.	Define el marco estratégico superior para el AM LS-CQ, alineando sus prioridades con la sostenibilidad, la equidad territorial, la seguridad hídrica y la gobernanza multinivel.
Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030	2030	Orientar el desarrollo del sistema urbano regional al 2030, promoviendo un modelo territorial integrado, centrado en las personas, la calidad de vida y la sostenibilidad.	Estructurante Ordenamiento territorial; desarrollo urbano sustentable; movilidad y espacio público; desarrollo económico local; gobernanza urbana.	Establece el marco estratégico del sistema urbano regional, reconociendo el rol de la conurbación La Serena–Coquimbo y orientando un modelo equilibrado, sostenible y articulado.
Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC Coquimbo)	2050	Establecer medidas de adaptación y mitigación frente al cambio climático, reduciendo vulnerabilidad y emisiones de GEI.	Condicionante Gestión del riesgo climático; recursos hídricos; ecosistemas; ciudades; energía; gobernanza climática.	Incorpora el cambio climático como eje estructural del AM LS-CQ, obligando a integrar criterios de resiliencia, sostenibilidad y gestión de riesgos en la planificación metropolitana.
Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena	2022-2030	Orientar el desarrollo comunal mediante planificación estratégica participativa, en base a ejes de desarrollo social, territorial, económico y ambiental.	Estructurante Desarrollo urbano; cohesión social; infraestructura; economía local; sostenibilidad; gestión municipal.	Aporta diagnóstico y lineamientos clave para el AM LS-CQ, particularmente en crecimiento urbano, conectividad, cohesión social y gobernanza local.
Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo	2024-2028	Orientar el desarrollo comunal mediante un enfoque integral basado en diagnóstico territorial, participación y matrices estratégicas.	Estructurante Desarrollo sociocomunitario; seguridad; salud; territorio; economía; sostenibilidad; institucionalidad.	Identifica brechas estructurales del sistema urbano (conectividad, servicios, fragmentación), reforzando la necesidad de planificación metropolitana integrada y coordinación intermunicipal.

Criterio de Clasificación de Tipo de Incidencia Territorial:

- Estructurante: Define directamente la organización territorial, gobernanza o uso del suelo a escala metropolitana.

- Habilitante: Permite o regula la implementación de la escala metropolitana o sus instrumentos.

- Condicionante: Incide indirectamente, estableciendo restricciones o criterios sobre decisiones territoriales.

- Complementario: Apoya la gestión urbana o la inversión, pero con incidencia acotada en la estructura territorial.

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

Vinculación con Instrumentos Operativos y Sectoriales

Tras la formalización del AM LS-CQ, la vinculación con instrumentos operativos y sectoriales adquiere un rol clave para operacionalizar sus definiciones estratégicas, asegurando coherencia entre proyectos, movilidad y gestión del riesgo y cambio climático.

Estos instrumentos, impulsados por el Gobierno Regional, ministerios, SENAPRED y municipios, constituyen el soporte operativo de las políticas públicas mediante inversiones y orientaciones en movilidad, infraestructura y sostenibilidad. A diferencia de los instrumentos territoriales, no definen la organización del territorio, sino que materializan sus lineamientos en acciones concretas. El análisis se focaliza en aquellos con incidencia directa en el AM LS-CQ, considerando su escala, impacto territorial y contribución a la sostenibilidad y resiliencia metropolitana.

A continuación, se presenta la síntesis de los principales instrumentos operativos y sectoriales con aplicación directa o incidencia en el AM LS-CQ.

Tabla 122 Instrumentos operativos y sectoriales con incidencia directa en el AM LS-CQ

Instrumento	Ámbito de aplicación	Año	Vigencia/ Horizonte de actualización
Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Comunal de La Serena	Comunal	2023	2033
– Estudio base y guía para la implementación del PIIMEP intercomunal/metropolitano La Serena–Coquimbo (antecedente técnico, no instrumento)	Metropolitano/ Intercomunal	2024	-
Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRD) de la Región de Coquimbo (SENAPRED)	Regional	2025	-
Plan de Transporte Urbano / Plan Maestro de Transporte de la Conurbación La Serena–Coquimbo (SECTRA)	Metropolitano (conurbación)	-	2030

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

Adicionalmente, se identifican instrumentos relevantes para el AM LS-CQ que presentan distintos niveles de avance —incluyendo iniciativas en desarrollo, en etapas preliminares o aún no formalizadas—, que, en consecuencia, no cuentan con aprobación vigente, pero presentan una alta incidencia potencial en la configuración del sistema metropolitano.

Tabla 123 Instrumentos operativos en formulación con incidencia potencial en el AM LS-CQ

Instrumento	Ámbito de aplicación	Año	Vigencia/ Horizonte de actualización
Plan de Acción Comunal de Cambio Climático (PACCC)	Comunal	-	-
Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM) del AM LS-CQ	Metropolitano	-	-
Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)	Regional	-	-

Fuente: IDOM con base en normativa vigente.

En conjunto, los instrumentos evidencian una articulación operativa aún heterogénea del AM LS-CQ, con avances desiguales entre herramientas consolidadas, en desarrollo y con brechas relevantes. Se refuerza la necesidad de avanzar en la coordinación intersectorial y la integración multiescalar, considerando tanto instrumentos emergentes a nivel metropolitano y comunal (PMTUM, PACCC), como el rol estructurante del PROT en la articulación regional del territorio.

Planes de Acción Comunal de Cambio Climático (PACCC)

En complemento al PARCC, los Planes de Acción Comunal de Cambio Climático (PACCC) se configuran como el principal instrumento de implementación a escala local, permitiendo operacionalizar los lineamientos regionales. En el AM LS-CQ se observan distintos niveles de avance: en La Serena no se registran desarrollos a la fecha del análisis, mientras que en Coquimbo el PACCC se encuentra en etapa avanzada de formulación, con posibilidades de aprobación en el corto plazo.

Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM)

En el ámbito de la movilidad, la formalización del AM LS-CQ habilita el desarrollo de un Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM), orientado a la planificación integrada del sistema a escala metropolitana. Este instrumento resulta clave para articular una cartera coordinada de proyectos, incorporando criterios de sostenibilidad, integración modal y coherencia territorial. No obstante, a la fecha del análisis, el PMTUM no se encuentra formulado para el AM LS-CQ, existiendo condiciones institucionales recientes para su desarrollo en el corto plazo, en coordinación entre el Gobierno Regional, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y SECTRA.

Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)

Asimismo, cabe señalar que, si bien el sistema de planificación territorial chileno contempla la figura del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) como instrumento de articulación estratégica a escala regional, su ausencia como instrumento operativo vigente en la Región de Coquimbo limita su incidencia directa en el AM LS-CQ, reforzando el rol del conjunto de instrumentos estratégicos existentes como principal marco orientador del desarrollo territorial.

Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)

Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Comunal de La Serena

Corresponde a un instrumento programático, enmarcado en la Ley N°20.958, que define una cartera priorizada de proyectos orientados a mejorar la conectividad, accesibilidad y calidad del

espacio público. Su diagnóstico identifica brechas relevantes en movilidad y áreas verdes, así como una alta dependencia de la red vial estructurante.

A escala metropolitana, presenta una fuerte vinculación con el AM LS-CQ, al abordar problemáticas que trascienden lo comunal, evidenciar la conurbación con Coquimbo y constituir un insumo técnico clave para avanzar hacia una planificación integrada del transporte y del espacio público.

Tabla 124 Síntesis PIIMEP de La Serena

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento comunal que define una cartera priorizada de proyectos de inversión en movilidad y espacio público, en el marco de la Ley N°20.958 de Aportes al Espacio Público.
Campo de aplicación	Comunal (La Serena), con incidencia intercomunal en la conurbación La Serena–Coquimbo.
Estado de avance	Aprobado (2023) [63]
Actor responsable / gobernanza	Ilustre Municipalidad de La Serena (liderazgo), a través de SECPLAN y Asesoría Urbana; coordinación con MINVU y otros organismos sectoriales para financiamiento y ejecución de proyectos.
Marco normativo	Ley N°20.958; LGUC; OGUC; D.S. N°14/2018; D.S. N°30/2019; circulares DDU 447 y 448.
Objetivo	Mejorar conectividad, accesibilidad, operación del sistema de transporte y calidad del espacio público, promoviendo la sustentabilidad urbana.
Contenido principal	Diagnóstico de áreas verdes, movilidad y transporte, usos de suelo; definición de cartera de proyectos priorizados; metodología de priorización basada en sustentabilidad, equidad territorial y eficiencia.
Principales problemáticas identificadas	- Desigual distribución de áreas verdes - Déficit de accesibilidad a transporte público - Alta dependencia de vías estructurantes - Falta de integración del sistema de transporte
Criterios de priorización	Sustentabilidad, equidad territorial y eficiencia en el uso de recursos.
Implicancia en el AM LS-CQ	- Aborda problemáticas estructurales de escala metropolitana (movilidad y conectividad) - Evidencia dependencia funcional entre La Serena y Coquimbo - Constituye insumo técnico para un PIIMEP intercomunal y futuros instrumentos metropolitanos - Anticipa la necesidad de planificación integrada del sistema de transporte
Rol en el sistema metropolitano	Instrumento de implementación operativa a escala comunal, que materializa inversiones en movilidad y espacio público; actúa como base para la articulación de iniciativas intercomunales y futura planificación metropolitana.

Fuente: IDOM con base en PIIMEP de La Serena

[63] Ilustre Municipalidad de La Serena, Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN), Departamento de Asesoría Urbana. (2023). Plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público (PIIMEP): Diagnóstico y memoria explicativa. https://piimep.laserena.cl/documentos/diagnostico_piimep.pdf

PIIMEP Metropolitano La Serena–Coquimbo

El PIIMEP Metropolitano La Serena–Coquimbo corresponde a un antecedente técnico, desarrollado por el Gobierno Regional de Coquimbo (2024), que, sin constituir un instrumento de planificación formal, aporta una lectura integrada de las dinámicas territoriales y de las brechas en infraestructura de movilidad y espacio público a escala metropolitana. En este sentido, se incorpora como insumo referencial para la formulación del Plan Metropolitano, contribuyendo a la identificación de corredores estructurantes, áreas de mayor presión y prioridades de inversión, así como a la discusión sobre gobernanza y coordinación intercomunal, particularmente en ámbitos de conectividad e integración urbano–rural.

Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRD) de la Región de Coquimbo

El PRRD de la Región de Coquimbo es un instrumento que orienta la gestión del riesgo mediante acciones estratégicas para reducir vulnerabilidades, incluyendo medidas estructurales y no estructurales, y promoviendo la coordinación intersectorial. En el contexto del AM LS-CQ, constituye un marco clave para incorporar el enfoque de riesgo en la planificación e inversión metropolitana, fortaleciendo la resiliencia territorial, la protección de infraestructura y la continuidad de servicios en un territorio expuesto a amenazas socio-naturales.

Tabla 125 Síntesis PRRD Región de Coquimbo (SENAPRED)

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento de planificación para la GRD que declara acciones estratégicas para reducir el riesgo, mediante medidas estructurales y no estructurales orientadas a disminuir vulnerabilidades territoriales.
Campo de aplicación	Regional (Región de Coquimbo), con alcance operativo a nivel regional y provincial.
Estado de avance	Vigente/disponible en repositorio de planes GRD (SENAPRED, 2025) [64].
Año	2025
Vigencia / horizonte	No especificado.
Actor responsable / gobernanza	SENAPRED. El plan se orienta a capacidades y recursos "dependientes del sistema regional y provincial", en una lógica de coordinación intersectorial e interdisciplinaria.
Rol en el sistema metropolitano	Marco regional de referencia para integrar el enfoque de riesgo en la priorización de inversiones, infraestructura crítica y medidas de resiliencia del AM LS-CQ, articulando criterios y acciones en múltiples sectores.

[64] Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (SENAPRED). (2025). Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres Región de Coquimbo.

Elemento	Contenido
Implicancia en el AM LS-CQ	Aporta lineamientos para reducir vulnerabilidades territoriales y fortalecer la resiliencia metropolitana; relevante para orientar acciones y proyectos con impacto en infraestructura y servicios urbanos del AM LS-CQ.

Fuente: IDOM con base en PRRD Región de Coquimbo (SENAPRED)

Plan de Transporte Urbano / Plan Maestro de Transporte de la Conurbación La Serena-Coquimbo

El PTU / Plan Maestro de Transporte de la conurbación La Serena–Coquimbo, desarrollado por SECTRA, define una hoja de ruta de proyectos y lineamientos para el desarrollo del sistema de transporte, priorizando el transporte público, la movilidad sostenible y la atención a usuarios vulnerables. En el contexto del AM LS-CQ, constituye un insumo clave al aportar una cartera de iniciativas y criterios de movilidad para el principal sistema urbano integrado, siendo utilizado como base para la formulación de proyectos y acciones de planificación metropolitana.

Tabla 126 Síntesis Plan de Transporte Urbano / Plan Maestro Conurbación La Serena–Coquimbo (SECTRA)

Elemento	Contenido
Descripción	Instrumento sectorial de planificación del transporte que define lineamientos y criterios estratégicos para el desarrollo del sistema de transporte de la conurbación, y estructura una cartera de proyectos asociada.
Campo de aplicación	Metropolitano (conurbación La Serena–Coquimbo).
Estado de avance	Disponible (plan sectorial) / horizonte 2030 (SECTRA, s.f.) [65]
Año	No especificado en la ficha consultada.
Vigencia / horizonte	2030
Actor responsable / gobernanza	SECTRA (Programa de Vialidad y Transporte Urbano del MTT) como entidad asociada al desarrollo del plan.
Objetivo/enfoque	Prioridad al transporte público; foco en usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, personas con discapacidad); gestión de estacionamientos; mejora del transporte de carga minimizando interferencias urbanas.
Rol en el sistema metropolitano	Instrumento estructurante para orientar proyectos de conectividad y transporte del sistema urbano integrado; funciona como antecedente técnico para carteras y acciones de movilidad a escala metropolitana.
Implicancia en el AM LS-CQ	Aporta lineamientos y proyectos para movilidad del territorio conurbado; ha sido utilizado como base ("con base en STU") para iniciativas y acciones consideradas en instrumentos del AM LS-CQ.

Fuente: IDOM con base en el Plan Maestro Conurbación La Serena–Coquimbo (SECTRA)

[65] https://www.sectra.gob.cl/plan-y-proyecto/region-de-coquimbo/. (s.f.). Región de Coquimbo: Planes y proyectos. https://www.sectra.gob.cl/plan-y-proyecto/region-de-coquimbo/

Síntesis de la Vinculación con Instrumentos Operativos y Sectoriales

A continuación, se presenta la síntesis comparada de los principales instrumentos operativos y sectoriales con incidencia directa en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ), los cuales contribuyen a la implementación de las definiciones estratégicas metropolitanas mediante planes, programas y carteras de inversión específicas. En particular, se consideran aquellos instrumentos vigentes que inciden de manera directa en la movilidad, la infraestructura urbana y la gestión del riesgo, constituyendo la base operativa sobre la cual se materializa la planificación metropolitana y se articulan las intervenciones públicas en el territorio:

Tabla 127 Síntesis de Instrumentos Operativos y Sectoriales con Incidencia Directa en el AM LS-CQ

Instrumento	Proyección	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Comunal de La Serena	2033	Definir una cartera priorizada de inversiones en movilidad y espacio público, mejorando conectividad, accesibilidad y calidad urbana bajo criterios de equidad y sustentabilidad.	Habilitante Movilidad; conectividad intercomunal; espacio público; accesibilidad; integración territorial.	Aborda problemáticas estructurales de escala metropolitana, evidenciando la dependencia funcional entre La Serena y Coquimbo. Actúa como base para la planificación integrada y como insumo técnico para futuros instrumentos metropolitanos (PIIMEP intercomunal y PMTUM).
Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRD) Región de Coquimbo	-	Establecer acciones estratégicas para reducir el riesgo de desastres, disminuyendo vulnerabilidades mediante medidas estructurales y no estructurales.	Condicionante Gestión del riesgo; resiliencia territorial; infraestructura crítica; seguridad; gobernanza intersectorial.	Incorpora el enfoque de riesgo como criterio clave en la planificación metropolitana, orientando la priorización de inversiones y fortaleciendo la resiliencia del AM LS-CQ frente a amenazas socio-naturales.
Plan de Transporte Urbano / Plan Maestro de Transporte Conurbación La Serena–Coquimbo (SECTRA)	2030	Definir lineamientos y cartera de proyectos para el desarrollo del sistema de transporte urbano, priorizando transporte público y movilidad sostenible.	Estructurante Movilidad metropolitana; transporte público; conectividad; logística; accesibilidad universal.	Constituye el principal referente para la planificación de la movilidad del AM LS-CQ, articulando proyectos e iniciativas que estructuran el sistema de transporte del territorio conurbado.

Criterio de Clasificación de Tipo de Incidencia Territorial:
- Estructurante: Define directamente la organización territorial, gobernanza o uso del suelo a escala metropolitana.
- Habilitante: Permite o regula la implementación de la escala metropolitana o sus instrumentos.
- Condicionante: Incide indirectamente, estableciendo restricciones o criterios sobre decisiones territoriales.
- Complementario: Apoya la gestión urbana o la inversión, pero con incidencia acotada en la estructura territorial.

Fuente: IDOM con base en PIIMEP La Serena (2023); PRRD Región de Coquimbo (SENAPRED, 2025); SECTRA (s.f.).

En complemento a los instrumentos anteriores, se identifican herramientas en proceso de formulación o con distintos niveles de avance, las cuales, si bien no constituyen instrumentos vigentes, presentan una alta incidencia potencial en la configuración del sistema metropolitano. Estas iniciativas evidencian tanto oportunidades para fortalecer la articulación operativa del AM LS-CQ como brechas relevantes en materia de movilidad integrada y gestión del cambio climático a escala local.

Tabla 128 Instrumentos Operativos y Sectoriales con Incidencia Potencial en el AM LS-CQ

Instrumento	Proyección	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
Plan de Acción Comunal de Cambio Climático (PACCC)	-	Operacionalizar a escala comunal los lineamientos de mitigación y adaptación al cambio climático, en coherencia con el PARCC regional.	Habilitante (potencial) * Cambio climático; sostenibilidad; gestión ambiental; resiliencia urbana; gobernanza local.	**La Serena**: No presenta avances a la fecha, constituyendo una brecha en la implementación de la política climática a nivel local, lo que limita la articulación del enfoque climático en el AM LS-CQ. **Coquimbo**: Se encuentra en etapa avanzada de formulación, con alta incidencia potencial en la incorporación de criterios de adaptación y mitigación en la gestión urbana del AM LS-CQ.
Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM) del AM LS-CQ (en formulación)	-	Planificar de manera integrada el sistema de transporte a escala metropolitana, articulando una cartera coordinada de proyectos con criterios de sostenibilidad e integración modal.	Estructurante (potencial) * Movilidad metropolitana; integración modal; planificación intercomunal; gobernanza del transporte.	Instrumento clave para consolidar la planificación integrada del transporte en el AM LS-CQ; su ausencia actual evidencia una brecha relevante en la articulación operativa metropolitana.

** Nota: Para los instrumentos en formulación o con incidencia potencial, la clasificación del tipo de incidencia territorial corresponde a una estimación de su rol esperado en el sistema metropolitano, en caso de su implementación.*

Fuente: IDOM

3.2.7.3. Vinculación con Instrumentos de Planificación Territorial

Se presentan los principales Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) vigentes en el ámbito del AM LS-CQ, los cuales regulan el uso del suelo, la estructuración urbana y las condiciones de desarrollo del territorio. Estos instrumentos, definidos en el marco normativo del MINVU, constituyen el soporte vinculante para la planificación y gestión territorial a distintas escalas, en coherencia con el sistema jerárquico establecido por la planificación urbana.

Tabla 129 Instrumentos de Planificación Territorial del AM LS-CQ

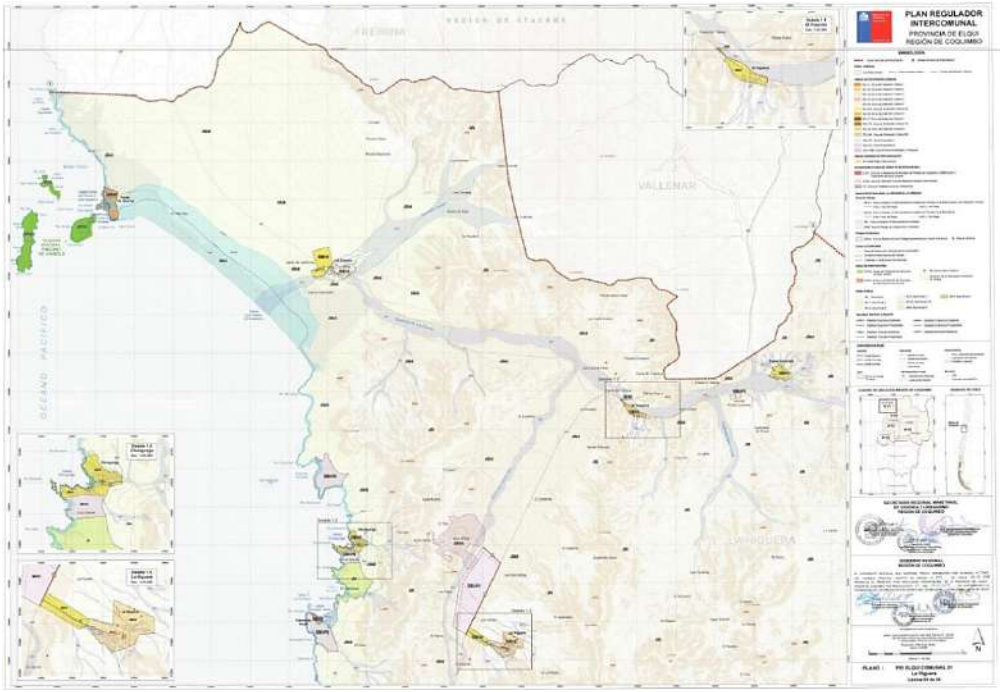
Instrumento normativo	Ámbito de aplicación	Año	Vigencia
Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui)	Intercomunal (Provincia de Elqui)	2019 (modificación 2023)	Vigente
Plan Regulador Comunal (PRC) La Serena	Comunal	2020 (modificación 2025)	Vigente
Plan Regulador Comunal (PRC) Coquimbo	Comunal	2026	Vigente

Fuente: IDOM con base en Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)

Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui)

El PRI Elqui es el principal instrumento de planificación intercomunal de la provincia, de carácter normativo, que regula el desarrollo físico del territorio urbano y rural en seis comunas, estructurando un sistema territorial integrado en torno a la conurbación La Serena–Coquimbo, el valle del Elqui y el borde costero.

Ilustración 227 Imagen referencial - Plano PRI-Elqui



Fuente: Gobierno Regional de Coquimbo y SEREMI MINVU Región de Coquimbo (2019), Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui, Plano PRI Elqui Comunal 01 (Resolución N°1).[66]

[66] Gobierno Regional de Coquimbo & Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo. (2019). Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui. Plano PRI Elqui Comunal 01: La Higuera (Resolución N°1). Recuperado de https://portalipt.minvu.cl/instrumentos/160

Define una estructura espacial basada en ejes territoriales, jerarquía de centros poblados, zonificación y red vial estructurante. Su incidencia en el AM LS-CQ es directa, al orientar la expansión urbana, regular el uso del suelo, consolidar la conurbación como centro principal y articular infraestructura, protección ambiental y planificación entre escalas regional, intercomunal y comunal.

Tabla 130 Síntesis Plan Regulador Intercomunal de Elqui

Elemento	Contenido
Descripción	El PRI Elqui es un instrumento normativo, técnico y territorial que orienta el desarrollo físico del territorio intercomunal, regulando simultáneamente áreas urbanas y rurales. Entre sus funciones principales se encuentra: 1. Definir límites urbanos e intercomunales. 2. Establecer zonificación y usos de suelo. 3. Regular densidades, subdivisión predial y normas urbanísticas. 4. Identificar áreas de protección ambiental, riesgo y patrimonio. 5. Determinar la red vial estructurante intercomunal.
Alcance territorial	Cubre seis comunas de la provincia del Elqui. Integra áreas urbanas y rurales bajo un sistema funcional único. Se estructura en torno a tres componentes territoriales principales: o Conurbación La Serena–Coquimbo o Valle del río Elqui o Borde costero Este alcance permite abordar el territorio como una unidad urbana funcional intercomunal, de acuerdo con la LGUC.
Sistema urbano y estructura territorial	Propone un sistema de centros poblados jerarquizados: **Nivel** — **Centros** Centro principal — Conurbación La Serena – Coquimbo Subcentros — Vicuña, Andacollo Centros intermedios — Tongoy, Guanaqueros Localidades menores — red rural dispersa
Zonificación intercomunal	El instrumento organiza el territorio en zonas funcionales principales: **Tipo de zona** — **Función** Área Urbana (AU) — asentamientos consolidados Zonas de Extensión Urbana (ZEU) — crecimiento planificado Área Rural (AR) — usos productivos y soporte territorial Áreas de protección (APVN) — conservación ambiental y patrimonial Áreas de riesgo / no edificables — restricciones por amenaza natural Zonas productivas e infraestructura — actividades de impacto intercomunal
Red vial estructurante	La estructura territorial se apoya en tres ejes principales: • Ruta 5: eje longitudinal estructurante regional • Ruta CH-41: conexión valle del Elqui y corredor internacional • Ruta 43: conexión Coquimbo–Ovalle

Fuente: IDOM con base en Elaboración propia en base a SEREMI MINVU Región de Coquimbo (2019), Memoria Explicativa Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui.

Planes Reguladores Comunales (PRC)

Los Planes Reguladores Comunales (PRC) corresponden a instrumentos de planificación urbana de escala local establecidos por la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC, DFL N°458) y su Ordenanza General (OGUC). Su elaboración y aprobación recae en los municipios, definiendo normas sobre uso de suelo, condiciones de edificación, límites urbanos y estructura vial, entre otros aspectos.

En el AM LS-CQ, estos instrumentos configuran la base del ordenamiento urbano y su articulación con el PRI Elqui y el nivel metropolitano. En términos comparados, ambos PRC evidencian un tránsito desde modelos expansivos hacia enfoques de mayor control e integración territorial. El PRC de La Serena (2020) prioriza la optimización del suelo urbano existente, mediante densificación selectiva sin expansión del límite urbano. En tanto, el PRC de Coquimbo, actualizado mediante decreto exento N°3.155/2025 y vigente desde enero de 2026, plantea un modelo de desarrollo integrado y policéntrico, con mayor regulación del crecimiento urbano y una incorporación estructural de infraestructura verde, riesgos naturales y sistemas territoriales interrelacionados.

En ambos casos, la gestión del riesgo —especialmente tsunami, inundaciones y remoción en masa— junto con la protección ambiental y patrimonial, actúan como condicionantes estructurantes del desarrollo urbano, reforzando un enfoque de planificación orientado a la resiliencia y sostenibilidad territorial.

Plan Regulador Comunal (PRC) Coquimbo

El Plan Regulador Comunal de Coquimbo, actualizado mediante decreto exento N°3.155/2025 y vigente desde 2026, orienta el desarrollo urbano hacia un modelo integrado y regulado, en respuesta al crecimiento acelerado y desajustado observado en el instrumento anterior (2019). Su enfoque se basa en el control del crecimiento urbano, la integración territorial de las localidades de Coquimbo, Tongoy y Guanaqueros, y la incorporación estructural de criterios ambientales y de riesgo. **El plan establece un sistema policéntrico** con predominio de uso residencial mixto, incorpora una red de infraestructura verde y define restricciones estrictas en áreas de riesgo —particularmente por tsunami, inundación y remoción en masa—, consolidando un modelo territorial orientado a la sostenibilidad, la resiliencia y la funcionalidad del sistema urbano.

Tabla 131 Síntesis Informe 3 - Plan Regulador Comunal de Coquimbo (2026)

Componente	Contenido principal	Implicancia territorial
Enfoque del PRC	Actualización por desfase del PRC 2019 y crecimiento acelerado	Necesidad de control y adaptación del desarrollo urbano
Modelo urbano	Sistema policéntrico con subcentros	Descentralización de servicios y equipamiento

Componente	Contenido principal	Implicancia territorial
Uso de suelo	Predominio residencial mixto	Mayor flexibilidad funcional y diversidad urbana
Intensidad urbana	Gradiente de densidad y altura	Ordenamiento diferenciado según localización
Áreas productivas	Zonas específicas industriales y portuarias	Consolidación rol logístico-productivo
Protección ambiental	AVN, borde costero, humedales	Integración de infraestructura ecológica
Riesgos	AR1 (inundación), AR2 (tsunami), AR3 (remoción)	Restricción efectiva al crecimiento urbano
Patrimonio	Se incorpora una estructura robusta de protección: - Zonas de Conservación Histórica (ZCH) - Monumentos Históricos - Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) - Zona típica (Guayacán)	Protección de identidad cultural.
Movilidad	Red jerarquizada, separación de flujos	Mejora de eficiencia y seguridad vial
Infraestructura verde	Red integrada de ecosistemas urbanos	Mejora de resiliencia urbana
Estrategia urbana	Ocupación controlada más integración territorial	Ciudad compacta y sostenible

Fuente: IDOM en base a la Memoria Explicativa y Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Coquimbo (Ilustre Municipalidad de Coquimbo, 2026) [67].

Plan Regulador Comunal (PRC) La Serena

El Plan Regulador Comunal de La Serena, aprobado en 2020, orienta el desarrollo urbano hacia la consolidación y optimización del suelo urbano existente, en respuesta al crecimiento sostenido, la presión inmobiliaria y la consolidación de la conurbación La Serena–Coquimbo.

Su enfoque prioriza la densificación selectiva sin expansión del límite urbano, promoviendo un uso más eficiente de las áreas consolidadas. Asimismo, incorpora de manera estructural la gestión de riesgos naturales —especialmente tsunami, inundaciones y remoción en masa— y la protección de sistemas ambientales y patrimoniales. El instrumento refuerza el rol de La Serena como centro principal del sistema urbano, bajo una lógica de ciudad compacta, funcional y ambientalmente integrada.

[67] Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (s. f.). *Plan Regulador Comunal de Coquimbo*. https://planreguladorcomunalcoquimbo.cl/

Tabla 132 Síntesis Informe 3 - PRC La Serena (2020)

Componente	Contenido principal	Implicancia territorial
Enfoque del PRC	Actualización del instrumento de 2004 frente a crecimiento urbano y presión inmobiliaria	Necesidad de reordenamiento y ajuste normativo
Modelo territorial	Conurbación estructurante La Serena–Coquimbo	Integración funcional y dependencia intercomunal
Uso de suelo	Predominio residencial con mixtura de funciones	Flexibilidad funcional del tejido urbano
Intensidad urbana	Optimización del suelo sin expansión del límite urbano	Densificación selectiva en áreas con infraestructura
Sistema de centros	Estructura jerárquica con fuerte centralidad en La Serena	Dependencia funcional de centros rurales
Protección ambiental	Integración de humedales, río y borde costero	Incorporación de infraestructura ecológica
Riesgos	Inclusión de tsunami, inundación y remoción en masa	Restricción efectiva al desarrollo urbano en áreas vulnerables
Patrimonio	Incorporación de protección de valores históricos y culturales	Fortalecimiento de identidad urbana
Movilidad	Red vial estructurante asociada a conurbación y acceso regional	Necesidad de mejorar conectividad y accesibilidad
Infraestructura	Cobertura sanitaria suficiente para área urbana existente	No se requiere expansión de suelo urbano
Estrategia urbana	Consolidación y optimización del sistema urbano existente	Ciudad compacta y funcional

Fuente: IDOM con base a Memoria Explicativa PRC La Serena (2020). [68]

Síntesis de la Vinculación con Instrumentos de Planificación Territorial

A continuación, se presenta la síntesis comparada de los principales instrumentos de planificación territorial con incidencia directa en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ).

[68] Ilustre Municipalidad de La Serena. (s.f.). Plan Regulador Comunal de La Serena: antecedentes y documentos asociados. Portal de transparencia. Disponible en: https://transparencia.laserena.cl/ptransact.php?n=65

Tabla 133 Síntesis de Instrumentos de Planificación Territorial

Instrumento	Fecha	Objetivo (síntesis)	Tipo / Ámbitos de incidencia territorial	Implicancia para el AM LS-CQ
Plan Regulador Intercomunal Provincia del Elqui (PRI Elqui)	Vigente. Resolución N°1 (suscrita 15/01/2019) y publicada en Diario Oficial el 10/04/2019. En paralelo, existe proceso de actualización "en desarrollo" en Portal IPT.	Orientar el desarrollo de los centros urbanos y del territorio provincial, compatible con el medio ambiente, formulando una propuesta de estructuración territorial que articule la conurbación Coquimbo–La Serena con subcentros y localidades intermedias, y con proyectos económicos/sociales/infraestructura.	**Estructurante** Regula el desarrollo físico urbano y rural a escala intercomunal, definiendo estructura espacial en torno a la conurbación, borde costero y cuenca del río Elqui; habilita/ordena límites urbanos y áreas de extensión, zonificación, condiciones de urbanización, áreas de protección y riesgo, y red de conectividad/vialidad intercomunal.	Constituye el marco normativo intercomunal que estructura y condiciona la planificación metropolitana efectiva: (i) define el soporte territorial para la conurbación, (ii) establece directrices y compatibilidades para PRC comunales, (iii) ordena la expansión/contención mediante áreas urbanas/extensión y resguardos ambientales/riesgo, y (iv) fija corredores y conectividad intercomunal relevantes para la integración funcional del AM LS-CQ.
Plan Regulador Comunal de La Serena (PRC La Serena)	Promulgado por Decreto N°1.302 (10/12/2020) y publicado en Diario Oficial el 19/12/2020; estado "Vigente" en Portal IPT.	Actualizar el PRC para: adecuar la función urbana de La Serena en el sistema intercomunal (respuesta coordinada a la conurbación con Coquimbo), optimizar recursos urbanos evitando expansión del límite urbano, mejorar accesibilidad, proteger recursos naturales, controlar exposición a riesgos (incl. tsunami), favorecer integración social y fortalecer valores culturales/identitarios.	**Estructurante** Regula el desarrollo urbano comunal: límite urbano, zonificación y normas urbanísticas, estructura vial, áreas verdes/espacio público, áreas restringidas por riesgo y protecciones ambientales/patrimoniales; declara explícitamente coordinación con el PRI y consideración de la conurbación.	Define condiciones normativas del lado norte de la conurbación (La Serena) que inciden directamente en: (i) continuidad urbana y funcional del AM LS-CQ, (ii) localización/intensidad de usos y densidades en áreas estratégicas (centro–ejes de conurbación–borde costero), (iii) restricción y gestión del riesgo (tsunami/inundación/remoción) en zonas críticas, y (iv) coherencia jerárquica con el PRI como soporte intercomunal.
Plan Regulador Comunal de Coquimbo, incluye localidades de Tongoy y Guanaqueros (PRC Coquimbo)	Promulgado por Decreto Exento N°3.155/2025 (10/12/2025), publicado en Diario Oficial el 24/12/2025 y con entrada en vigencia el 05/01/2026 (publicación en sitio web municipal). En Portal IPT figura como "Vigente".	Dotar a Coquimbo, Tongoy y Guanaqueros de un PRC actualizado para ordenar las tendencias de crecimiento urbano/poblacional; orientar y promover desarrollo sustentable compatible con el medio ambiente, minimizando externalidades. Incluye, entre otros, objetivos explícitos de compatibilización intercomunal (p.ej., actualizar vialidad estructurante y contrastarla con PRI Elqui para desarrollo integrado de la conurbación).	**Estructurante** Regula uso de suelo, zonificación y normas urbanísticas comunales; incorpora riesgo (redefinición en concordancia con PRI), vialidad estructurante y conectividad con enfoque intercomunal/metropolitano, protección ambiental (incl. humedales) y patrimonio (ZCH/ICH), además de ordenanza aplicable a localidades incluidas (Tongoy/Guanaqueros).	Define condiciones normativas del lado sur de la conurbación y su extensión funcional (Tongoy/Guanaqueros), incidiendo en: (i) integración territorial Coquimbo–La Serena mediante compatibilización de vialidad y estructura urbana con el PRI, (ii) delimitación/gestión de áreas de riesgo (particularmente relevantes en borde costero), (iii) consolidación de rol logístico–productivo y estructura de movilidad, y (iv) protección ambiental y patrimonial como restricciones/condicionantes clave para decisiones metropolitanas.

Criterio de Clasificación de Tipo de Incidencia Territorial:
- Estructurante: Define directamente la organización territorial, gobernanza o uso del suelo a escala metropolitana.
- Habilitante: Permite o regula la implementación de la escala metropolitana o sus instrumentos.
- Condicionante: Incide indirectamente, estableciendo restricciones o criterios sobre decisiones territoriales.
- Complementario: Apoya la gestión urbana o la inversión, pero con incidencia acotada en la estructura territorial.

Fuente: IDOM con base en con base en Portal IPT – MINVU (fichas de PRC La Serena e PRC Coquimbo y seguimiento de Actualización PRI Elqui); Diario Oficial de la República de Chile y Ley Chile (BCN) para actos de promulgación/vigencia; y memorias explicativas oficiales del PRI Elqui, PRC La Serena y PRC Coquimbo.

De este modo, a partir del conjunto de instrumentos normativos, estratégicos y de planificación territorial analizados, se avanza hacia una lectura integrada que permita comprender su interacción y capacidad de incidir en el desarrollo del AM LS-CQ. De este modo, el siguiente apartado profundiza en el análisis del sistema normativo-institucional, abordando su articulación, coherencia y desempeño como marco orientador del modelo urbano-metropolitano.

3.2.7.4. Análisis Integrado del Sistema Normativo-Institucional

La matriz de elementos estructurantes versus instrumentos y/o dispositivos tiene por objeto explicitar la vinculación entre los principales componentes del sistema territorial —centralidades, estructura ecológica, corredores logísticos y patrones de expansión urbana— y los instrumentos normativos, estratégicos, de planificación y operativos con incidencia en el área metropolitana, fortaleciendo una lectura integrada del sistema normativo-institucional.

Matriz de Elementos Estructurantes vs Instrumentos

La construcción de la matriz se basa en un enfoque de análisis integrado que vincula la estructura territorial con los instrumentos que regulan, orientan o condicionan su desarrollo. Para ello, se distinguen dos niveles analíticos:

1. **Elementos estructurantes**, entendidos como los componentes que organizan el funcionamiento del sistema territorial.
2. **Instrumentos y dispositivos**, correspondientes al conjunto de herramientas normativas, estratégicas, de planificación y operativas con incidencia en el territorio.

Definición de los Elementos Estructurantes:

Los elementos estructurantes constituyen una construcción analítica del estudio, elaborada a partir de la lectura integrada del territorio y de los instrumentos vigentes. Su identificación considera tanto atributos físicos como dinámicas funcionales, reconociéndose los siguientes componentes, sin perjuicio de la existencia de otros:

- **Centralidades**: organización jerárquica del sistema urbano y localización de actividades y servicios.
- **Estructura ecológica**: sistemas naturales y áreas de protección que condicionan el desarrollo urbano.
- **Corredores logísticos y de conectividad**: ejes de movilidad e infraestructura que articulan el sistema territorial.
- **Patrones de expansión urbana**: dinámicas de crecimiento del sistema urbano y presión sobre el suelo.

Identificación de Instrumentos y Dispositivos:

Los instrumentos y dispositivos considerados en la presente matriz corresponden a aquellos que, en el marco del análisis normativo y estratégico desarrollado, se identifican como relevantes por su **incidencia directa** en la configuración territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

En este marco, se consideran distintos tipos de instrumentos y dispositivos de planificación y gestión territorial, entre los que se incluyen **normas, planes, estrategias, programas e instrumentos sectoriales,** los cuales cumplen funciones complementarias en la regulación, orientación e implementación de acciones sobre el territorio.

En función de su naturaleza, estos se clasifican en: i) **normativos** (LGUC, OGUC, Ley N°21.074, entre otros); ii) **estratégicos** (ERD, PARCC, PLADECO); iii) **territoriales** (PRI Elqui y PRC); y iv) **operativos y sectoriales** (PIIMEP, PRRD y planes de transporte, entre otros).

Criterios de Análisis de la Matriz:

La identificación del nivel de incidencia de los instrumentos se realiza mediante un análisis integrado que considera, por una parte, el contenido sustantivo del instrumento —expresado en objetivos, ejes estratégicos, lineamientos, medidas o cartera de proyectos— y, por otra, su naturaleza dentro del sistema de planificación (estructurante, habilitante, condicionante o complementario).

1. Tipo de incidencia territorial: corresponde a una clasificación definida a partir de la síntesis de la vinculación de cada instrumento con los elementos estructurantes del sistema territorial, permitiendo caracterizar el rol que estos desempeñan en la configuración urbana-metropolitana:

- **Estructurante:** define directamente la organización territorial, gobernanza o uso del suelo
- **Habilitante:** permite o regula la implementación de instrumentos y la escala metropolitana
- **Condicionante:** establece restricciones o criterios sobre las decisiones territoriales
- **Complementario:** apoya la gestión o inversión con incidencia acotada

2. Nivel de incidencia*:

Nivel de Incidencia	Descripción
Alta	Existe vinculación explícita y directa entre: (i) los objetivos, ejes, lineamientos o cartera del instrumento y (ii) el componente territorial analizado. Además, el instrumento orienta o define decisiones territoriales concretas (normativas, estratégicas o de inversión).
Media	Existe vinculación parcial o indirecta, donde el instrumento: - incorpora el tema en objetivos o lineamientos generales, pero sin traducción espacial precisa, o - su incidencia depende de otros instrumentos para materializarse.
Baja	Existe vinculación débil o tangencial, donde el tema: - aparece de forma secundaria o implícita, - o sólo se puede inferir a partir del contexto del instrumento.
Nulo	No se identifica vínculo explícito en el análisis del instrumento (ni en objetivos, ni ejes, ni medidas). Puede existir incidencia indirecta, pero no es verificable en el contenido.

* Parte del supuesto de que los instrumentos considerados presentan un vínculo explícito con el territorio metropolitano, dado que fueron previamente seleccionados por su incidencia directa en la configuración del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

En este contexto, la incidencia no se define únicamente por la existencia de vinculación temática, sino por el grado en que dicha vinculación se traduce en orientaciones territoriales explícitas y operativizables. De este modo, un instrumento estructurante con definiciones normativas o estratégicas explícitas presenta una incidencia alta, mientras que aquellos cuya relación es indirecta, general o dependiente de otros instrumentos presentan niveles medios o bajos.

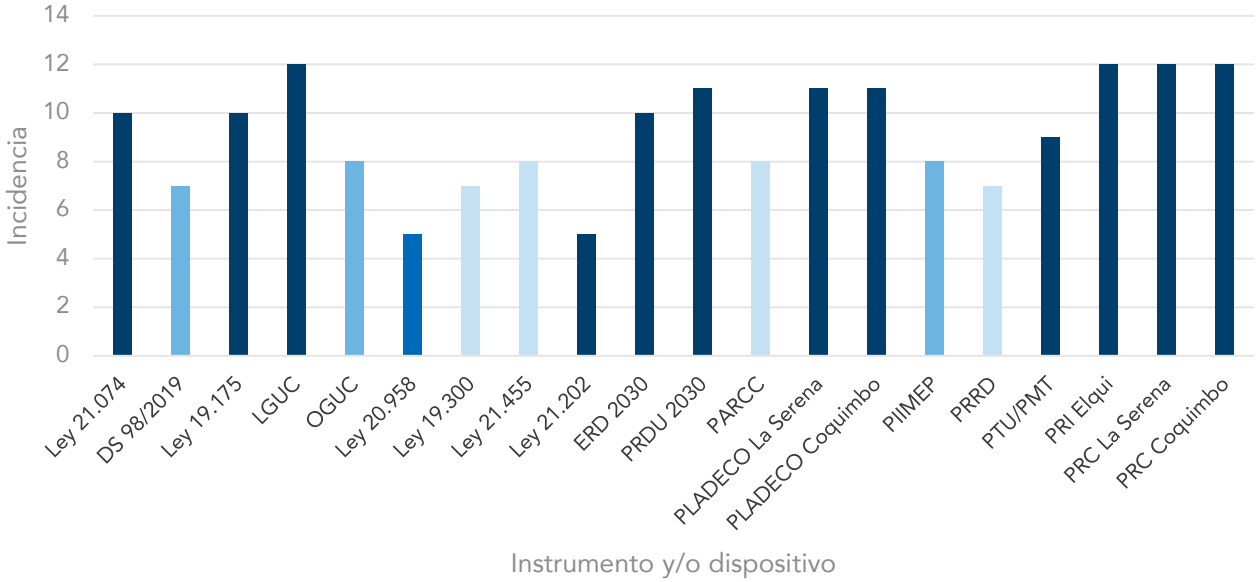
A continuación, se presenta la matriz de elementos estructurantes vs instrumentos y/o dispositivos, en línea con lo señalado previamente:

Tabla 134 Matriz de Elementos Estructurantes vs Instrumentos y/o Dispositivos del AM LS-CQ

Tipo de vínculo	Ámbito	Instrumentos y/o Dispositivos	Tipo de incidencia territorial	Principales elementos estructurantes territoriales			
				Centralidades	Estructura ecológica	Corredores logísticos y de conectividad	Patrones de expansión urbana
Normativo	Nacional	Ley N°21.074 – Fortalecimiento de la Regionalización	Estructurante	Media	Media	Alta	Alta
	Nacional	DS N°98/2019 – Reglamento de Áreas Metropolitanas	Habilitante	Baja	Media	Media	Media
	Nacional	Ley N°19.175 – Orgánica de Gobierno Regional	Estructurante	Media	Media	Alta	Alta
	Nacional	LGUC – Ley General de Urbanismo y Construcciones	Estructurante	Alta	Alta	Alta	Alta
	Nacional	OGUC – Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones	Habilitante	Media	Media	Media	Media
	Nacional	Ley N°20.958 – Aportes al Espacio Público	Complementario	Baja	Baja	Media	Baja
	Nacional	Ley N°19.300 – Bases Generales del Medio Ambiente	Condicionante	Baja	Alta	Baja	Media
	Nacional	Ley N°21.455 – Marco de Cambio Climático	Condicionante	Baja	Alta	Media	Media
	Nacional	Ley N°21.202 – Humedales Urbanos	Estructurante	Nulo	Alta	Nulo	Media
Estratégicos	Regional	Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo (ERD 2030)	Estructurante	Media	Alta	Alta	Media
	Regional	Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030	Estructurante	Alta	Media	Alta	Alta
	Regional	Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC Coquimbo)	Condicionante	Baja	Alta	Media	Media
	Comunal	Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena	Estructurante	Alta	Media	Alta	Alta
	Comunal	Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo	Estructurante	Alta	Media	Alta	Alta
Operativos/ Sectoriales	Comunal	PIIMEP Comunal de La Serena	Habilitante	Media	Baja	Alta	Media
	Regional	PRRD Región de Coquimbo	Condicionante	Baja	Alta	Baja	Media
	Intercomunal	PTU/PMT Conurbación La Serena–Coquimbo	Estructurante	Alta	Baja	Alta	Media
Territoriales (Normativo)	Intercomunal	Plan Regulador Intercomunal Provincia del Elqui (PRI Elqui)	Estructurante	Alta	Alta	Alta	Alta
	Comunal	Plan Regulador Comunal de La Serena (PRC La Serena)	Estructurante	Alta	Alta	Alta	Alta
	Comunal	Plan Regulador Comunal de Coquimbo (PRC Coquimbo)	Estructurante	Alta	Alta	Alta	Alta

Fuente: IDOM con base en al análisis normativo, estratégico y de planificación territorial del AM LS-CQ.

Ilustración 228 Gráfico síntesis de incidencia de instrumentos y/o dispositivos sobre elementos estructurantes



Fuente: IDOM con base en Matriz de Elementos Estructurantes vs Instrumentos y/o Dispositivos

La evaluación integrada del sistema de instrumentos evidencia un modelo de planificación territorial en el área metropolitana fuertemente orientado a la regulación del crecimiento urbano y la estructuración de la movilidad. En particular, los instrumentos normativos de planificación territorial —como la LGUC, el PRI Elqui y los PRC comunales— presentan una incidencia alta y transversal, especialmente en la definición de áreas de expansión urbana y usos de suelo, lo que permite afirmar que existe una base regulatoria robusta para el control del desarrollo urbano. Este predominio normativo asegura coherencia en la ocupación del territorio, aunque se centra principalmente en el componente físico-espacial más que en su articulación estratégica.

En paralelo, los resultados muestran que los corredores de conectividad y movilidad constituyen el principal elemento estructurante efectivo del sistema. Instrumentos operativos y sectoriales, como los planes de transporte o el PIIMEP, presentan alta incidencia en este ámbito, reforzando la idea de que la integración funcional del área metropolitana se produce principalmente a través de la infraestructura vial y de transporte. De este modo, la conurbación entre La Serena y Coquimbo se organiza más por continuidad funcional y accesibilidad que por una planificación territorial integrada de carácter metropolitano.

Por el contrario, la estructura ecológica presenta una incidencia comparativamente menor y mayoritariamente condicionante, siendo abordada principalmente desde instrumentos ambientales y de cambio climático. Estos instrumentos, si bien relevantes, operan principalmente como restricciones o marcos de adaptación, sin constituirse en elementos estructurantes del modelo territorial. Esto evidencia una brecha en la incorporación del sistema ecológico como componente organizador del territorio, limitando su capacidad de incidir en la definición del patrón de desarrollo

urbano. No obstante, la incorporación de instrumentos emergentes como los planes de infraestructura verde tiene el potencial de revertir esta situación, al promover un enfoque integrador que articule los sistemas ecológicos con la planificación urbana, permitiendo transitar desde un rol meramente condicionante hacia uno estructurante en la configuración del territorio.

Finalmente, las centralidades muestran una configuración heterogénea, sin una articulación explícita a escala metropolitana. Aunque existen instrumentos que inciden en su desarrollo —principalmente a nivel normativo y de movilidad—, no se observa una estrategia integrada que defina un sistema policéntrico consolidado. En conjunto, el sistema analizado refleja un modelo predominantemente sectorial, donde la regulación urbana y la movilidad concentran la mayor capacidad de incidencia, mientras que la integración ecológica y la estructuración funcional del territorio a escala metropolitana permanecen como desafíos pendientes.

Limitantes del Sistema Normativo-Institucional

El análisis de la matriz evidencia una serie de limitantes del actual marco normativo-institucional que condicionan la capacidad de definir una configuración urbano-territorial integrada para el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo, entre las que destacan:

- **Alta dependencia de instrumentos normativos de planificación territorial**, en particular el PRI Elqui, los Planes Reguladores Comunales y la LGUC, los cuales concentran una incidencia alta sobre la mayoría de los elementos estructurantes.
    - Lo anterior implica que la configuración del territorio se encuentra fuertemente determinada por instrumentos de escala intercomunal y comunal, limitando la consolidación de una visión metropolitana integrada y reduciendo los márgenes de definición a escala supra comunal.

- **Incidencia predominantemente media de los instrumentos estratégicos, habilitantes y condicionantes**, los que establecen lineamientos, criterios o restricciones —especialmente en materias ambientales, climáticas y de gobernanza—, pero sin un carácter vinculante o capacidad operativa suficiente para incidir directamente en la organización territorial.
    - Esto genera una brecha entre la orientación estratégica del desarrollo y su efectiva materialización en el territorio.

- **Articulación desigual entre instrumentos y elementos estructurantes**, particularmente en centralidades y corredores de conectividad, donde la incidencia de instrumentos sectoriales y complementarios resulta fragmentada o focalizada.
    - Se evidencia una integración limitada entre planificación territorial, movilidad y desarrollo urbano, dificultando la consolidación de un modelo territorial coherente.

- **Debilidad de la escala metropolitana como nivel efectivo de planificación**, en tanto los instrumentos habilitantes establecen condiciones para su desarrollo, pero mantienen una incidencia indirecta en la configuración territorial.
    - Esto se traduce en una capacidad acotada de coordinación intercomunal y en dificultades para implementar una planificación integrada a escala metropolitana.

- **Vacíos y descoordinaciones en la interacción entre instrumentos**, expresados tanto en superposición de funciones como en ausencia de incidencia en determinados ámbitos estratégicos.
    - Esta situación dificulta la construcción de un marco normativo-institucional coherente, reduciendo la eficacia del sistema en la gestión integrada del territorio metropolitano.

Oportunidades del Sistema Normativo-Institucional

A partir del análisis de la matriz, se identifican diversas oportunidades del actual marco normativo-institucional para fortalecer la capacidad de estructuración y gestión de la configuración urbano-territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo:

- **Existencia de una base normativa consolidada de instrumentos estructurantes**, los cuales presentan incidencia directa en la configuración del territorio.
    - En particular, los instrumentos de planificación territorial permiten regular aspectos clave como el uso de suelo, la expansión urbana y la definición de sistemas estructurantes, constituyendo un soporte robusto sobre el cual es posible proyectar una mayor articulación a escala metropolitana.

- **Presencia de instrumentos estratégicos con incidencia transversal**, tales como la Estrategia Regional de Desarrollo y los PLADECO.
    - Estos instrumentos permiten avanzar en la coherencia entre distintas escalas de planificación, facilitando la alineación de objetivos territoriales y contribuyendo a la construcción de una visión integrada del desarrollo metropolitano.

- **Incorporación de instrumentos condicionantes de carácter ambiental y climático**, que aportan criterios relevantes para la configuración territorial.
    - En este sentido, dichos instrumentos representan una oportunidad para integrar consideraciones de sostenibilidad, resiliencia y gestión del riesgo como componentes estructurantes del modelo territorial, especialmente si se articulan con nuevos instrumentos como planes de infraestructura verde que permitan transitar desde un enfoque restrictivo hacia uno propositivo.

- **Disponibilidad de instrumentos operativos y de inversión con capacidad de implementación**, tales como los planes de movilidad y el PIIMEP.
    - Estos instrumentos presentan un alto potencial para materializar intervenciones concretas, fortaleciendo la ejecución de iniciativas de escala metropolitana en ámbitos como conectividad, movilidad y espacio público.

- **Existencia de un marco habilitante para la gestión metropolitana**, asociado al proceso de descentralización y fortalecimiento de la institucionalidad regional.
    - Este marco configura una oportunidad estratégica para consolidar una gobernanza metropolitana más articulada, promoviendo la coordinación interinstitucional, la integración de instrumentos y el desarrollo de herramientas específicas para la gestión del territorio a esta escala.

3.2.8. Identificación de Iniciativas de Inversión Existentes

El presente capítulo tiene por objetivo recolectar las carteras de proyectos (o iniciativas) que estén impulsando o tengan en planificación las comunas que integran el AM LS-CQ, y de las Secretarías Ministeriales que han participado activamente de la elaboración del Plan Metropolitano. El material recopilado servirá como "universo base" para la construcción de la cartera de iniciativas del Plan Metropolitano, presentado más adelante en el informe.

La construcción de este universo de iniciativa tuvo tres fuentes de información, consolidando un universo de 986 iniciativas, independiente de su estado de avance.

1) Iniciativas solicitadas vía correo electrónico a los **municipios del AM LS-CQ** (La Serena y Coquimbo) y a **Seremis participantes** (MTT, MINVU, MOP).
2) Iniciativas provenientes de **estudios previos**, tales como la Cartera de Arranque: Temas e Iniciativas de interés Área Metropolitana La Serena – Coquimbo (GORE, 2025); Plan de Acción del Área Metropolitana La Serena - Coquimbo (BID, 2018); Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030 (GORE, 2017); Desarrollo Urbano y el Cambio Climático: Huella Urbana Actual e Histórica, Escenarios de Crecimiento Urbano y Estudios Básicos sobre Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en la conurbación La Serena/Coquimbo (SUBDERE, 2016); Estudio base para Plan Metropolitano de Infraestructura para la Movilidad y Espacio Público (GORE, 2024).
3) Iniciativas propuestas a partir de los **procesos participativos** del Plan Metropolitano: el Taller N°1 virtual (21 de enero), y el proceso de entrevistas con organismos claves del área metropolitana.

Ilustración 229 Esquema fuente de información de iniciativas de inversión en el AM LS-CQ

Carteras Municipales y Sectoriales

- Municipalidad de La Serena (181)
- Municipalidad de Coquimbo (413)
- Seremi MOP (37)
- Seremi MTT-SECTRA (37)
- Seremi MINVU (21)

Estudios previos

- Cartera de Arranque (18)
- Desarrollo Urbano y el Cambio Climático (60)
- Plan de Acción AM LS-CQ(79)
- Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo (29)
- PIMEP LS-CQ (68)

Procesos Participativos

- Taller N°1 del Plan Metropolitano (13)
- Ciclo de entrevistas con organismos clave (25)

Fuente: IDOM

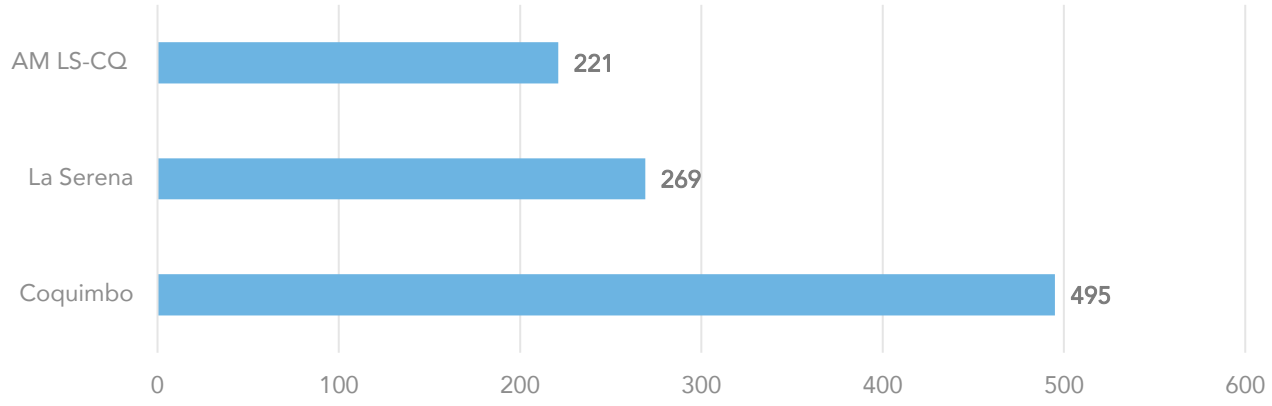
3.2.8.1. Según Ubicación

Para analizar la distribución territorial de las inversiones en las comunas que integran el AM LS-CQ, las iniciativas fueron clasificadas según su escala de intervención. Primero, se identificaron aquellas de carácter local, asociadas a una única comuna del área metropolitana (La Serena y Coquimbo). Posteriormente, se reconocieron aquellas iniciativas con alcance intercomunal o metropolitano, cuya implementación o impacto involucra a ambas comunas.

A partir del siguiente gráfico, se observa que el 22,4% del total de iniciativas identificadas se plantea para ambas comunas en conjunto y/o con una lógica de sistema a escala del Área Metropolitana, ya sea proveniente de los procesos participativos del plan metropolitano, como desde estudios previos que integran la mirada metropolitana. Esto refleja la relevancia de integración y complementariedad territorial, orientada a coordinar inversiones de alcance metropolitano y a generar sinergias entre comunas.

En relación con las iniciativas de escala local (asociadas a una única comuna), Coquimbo concentra la mayor proporción de iniciativas de inversión (50,3%), mientras que La Serena representa un 27,3%. Aun cuando estas iniciativas se definen por su alcance local, pueden presentar como oportunidad el potencial de articularse bajo una lógica de red metropolitana (por ejemplo: conectividad, servicios y espacios públicos), contribuyendo a la complementariedad y a la coherencia de la cartera de inversiones del AM LS-CQ.

Ilustración 230 Distribución de iniciativas de inversión en el AM LS-CQ



Fuente: IDOM

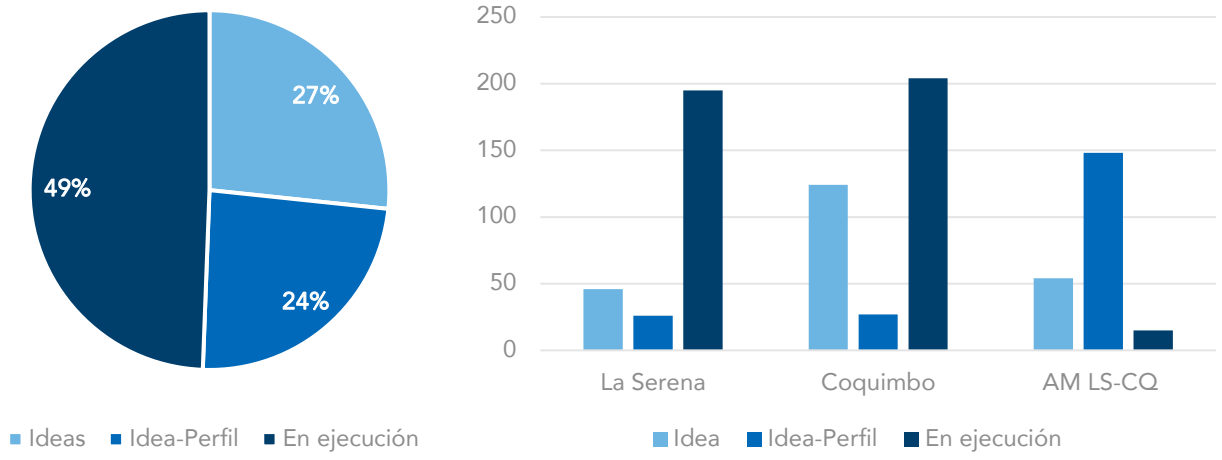
3.2.8.2. Según Estado de Avance

Para analizar las inversiones según estado de avance en que se encuentran las iniciativas identificadas, y su distribución en el territorio. El total de iniciativas se clasificó de la siguiente manera:

1. **Ideas:** ideas o iniciativas identificadas en los procesos participativos del Plan Metropolitano, tales como el Taller N°1 y el ciclo de entrevistas con organismos claves.
2. **Idea – Perfil:** iniciativa, proyecto o programa en etapa de idea o en formulación, con intención de realizarse en el área metropolitana, identificada en las carteras municipales o sectoriales.
3. **En Ejecución:** iniciativa, proyecto o programa con grado de ejecución, ya sea en etapa de estudio de diagnóstico, de prefactibilidad o factibilidad, de diseño, de obras, entre otros, según sea el tipo de proyecto o programa.
4. **Finalizado:** iniciativa, proyecto o programa finalizado o ya ejecutado. Para efectos de los gráficos siguientes, estas iniciativas no han sido consideradas.

Los gráficos a continuación muestran, por una parte, cómo se distribuye el total de iniciativas de inversión según su estado de avance y, por otra, cómo se reparte ese avance por ubicación, según comuna y área metropolitana.

Ilustración 231 Iniciativas según estado de avance, total (izquierda) y por ubicación (derecha)



Fuente: IDOM

En el gráfico circular se observa que las iniciativas identificadas se concentran mayoritariamente en fase de "ejecución" (49%), seguidas por aquellas en etapa de "idea" (27%) e "idea–perfil" (24%). Estas últimas se vinculan principalmente a iniciativas ya consideradas en distintas carteras de inversión, aunque aún sin desarrollo avanzado. En conjunto, la distribución evidencia una cartera amplia y heterogénea, con coexistencia de iniciativas en distintas fases del ciclo de vida del proyecto, lo que sugiere una combinación entre proyectos en curso y una demanda relevante de nuevas intervenciones aún en proceso de formulación y maduración.

Por su parte, el gráfico de barras muestra un patrón territorial diferenciado en el estado de avance de las iniciativas. En La Serena y Coquimbo las iniciativas se concentran en la etapa de "ejecución", lo que da cuenta de una mayor consolidación de la inversión a escala comunal. En contraste, a nivel del AM LS-CQ predomina la presencia de iniciativas en etapa de "idea" e "idea–perfil", lo que refleja un desarrollo aún incipiente de proyectos de esta escala, asociado a procesos recientes de articulación y planificación metropolitana, así como a mayores requerimientos de coordinación interinstitucional para su avance.

3.2.8.3. Según Tipología

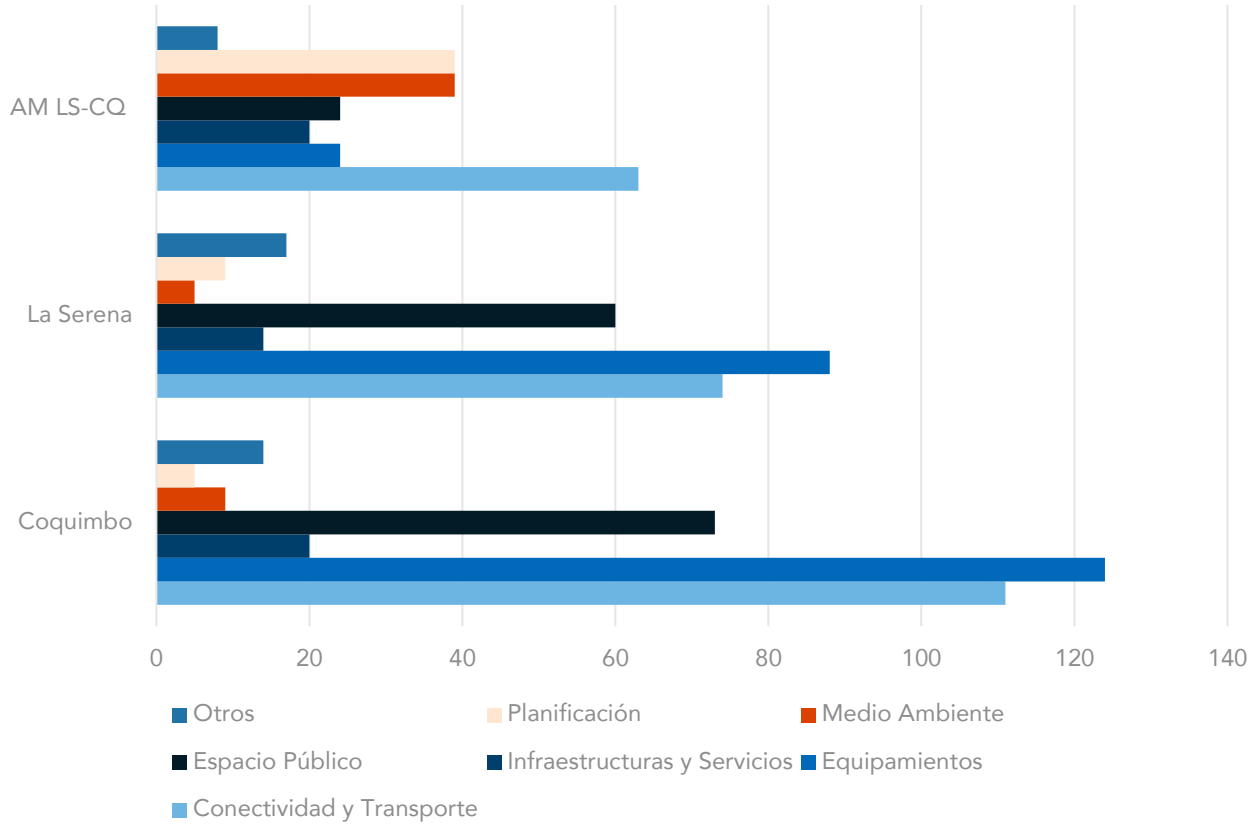
Para analizar las inversiones según su tipología y distribución territorial, el total de iniciativas se clasificó de la siguiente manera:

- **Conectividad y Transporte:** iniciativas relacionadas a la ejecución y habilitación de nuevas vías y corredores, mejoramiento de vías principales y secundarias, construcción y mejoramiento de ciclovías, mejoramiento del sistema de transporte público, intermodalidad en el transporte urbano, pavimentos participativos, entre otros.

- **Equipamiento:** iniciativas relacionadas a la construcción o mejoramiento de equipamientos de carácter cultural y patrimonial, centros o espacios deportivos, juntas de vecinos o centros comunitarios, centros de salud, entre otros.
- **Infraestructura y Servicios:** iniciativas vinculadas al mejoramiento o construcción de infraestructuras sanitarias (agua potable, alcantarillado, drenaje y disposición de aguas residuales), infraestructura energética y desarrollo de industrias y soportes logísticos.
- **Espacio Público:** iniciativas relacionadas a la construcción y mejoramiento de parques, plazas, áreas verdes y paseos peatonales, de manera local y a escala metropolitana. También considera planes de arborización y mejoramiento de veredas.
- **Medio Ambiente:** iniciativas relacionadas a la protección y preservación de infraestructuras ecológicas e hídricas, a la gestión de residuos sólidos domiciliarios y reciclaje, gestión del suelo agrícola, y gestión del riesgo de desastres.
- **Planificación:** iniciativas vinculadas a la actualización de instrumentos de planificación territorial (PRI, PRC), planes de regeneración urbana o de Quiero Mi Barrio (QMB), proyectos inmobiliarios o conjuntos habitacionales, gestión de suelo vacante, observatorios de información, entre otros.
- **Otros:** iniciativas que no se ajustan a las tipologías descritas anteriormente.

El gráfico a continuación presenta la distribución de las iniciativas de inversión según su tipología y ubicación territorial.

Ilustración 232 Iniciativas de inversión según tipología y ubicación territorial



Fuente: IDOM

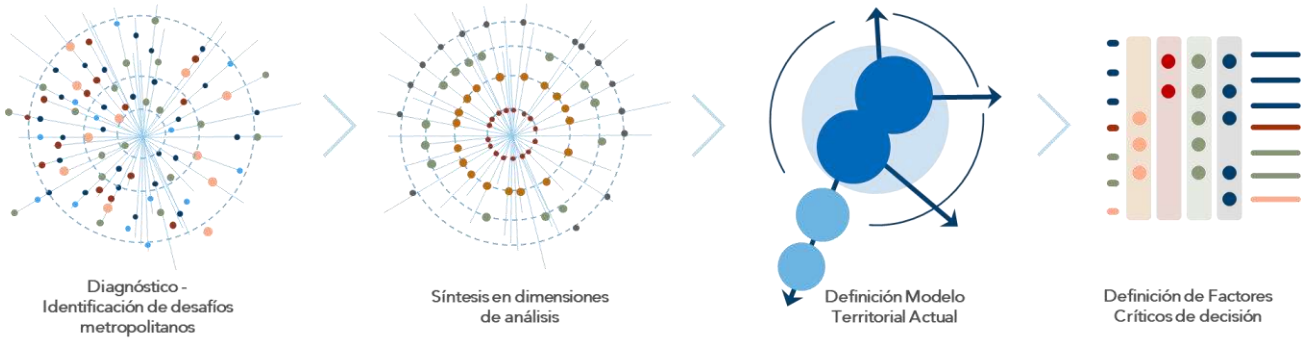
En La Serena y Coquimbo, las iniciativas identificadas se concentran principalmente en las categorías de equipamiento y conectividad y transporte. En equipamiento, predominan intervenciones asociadas a recintos deportivos de escala local. En conectividad y transporte, las iniciativas se orientan mayoritariamente al mejoramiento de calles y veredas, junto con el desarrollo y consolidación de corredores multimodales que integran transporte público y movilidad activa, avanzando hacia una movilidad más integrada.

Por su parte, en el AM LS-CQ, si bien se mantiene la concentración en conectividad y transporte, adquieren mayor relevancia las iniciativas vinculadas a planificación y medio ambiente, lo que refleja una escala de intervención más estratégica. En el ámbito ambiental, destacan iniciativas orientadas a la gestión del riesgo y de los residuos sólidos, abordando problemáticas de carácter estructural. En planificación, y en estrecha relación con la gestión del riesgo, cobra relevancia la gestión del borde costero, evidenciando la necesidad de acciones coordinadas para enfrentar presiones urbanas y riesgos asociados a dicha interfaz territorial.

3.3. Síntesis Diagnóstica

En presente capítulo ofrece una síntesis integrada y analítica de la información revisada en el diagnóstico metropolitano del capítulo anterior. Su objetivo es definir el modelo territorial actual, identificar las principales brechas y conflictos socio territoriales, así como los factores estratégicos que condicionarán el desarrollo del territorio, constituyendo la base para la toma de decisiones del Plan Metropolitano.

Ilustración 233 Esquema Metodológico - Síntesis Diagnóstica



Fuente: IDOM

3.3.1. Diagnóstico Integrado

El diagnóstico integrado del AM LS-CQ tiene por objetivo comprender de manera articulada las principales dinámicas, brechas y oportunidades que configuran su desarrollo territorial actual. Este diagnóstico se concibe como una base analítica para la posterior formulación del horizonte estratégico y la definición de lineamientos e iniciativas de escala metropolitana, reconociendo la complejidad del territorio y la relación entre sus comunas, sistemas urbanos y rurales y funciones.

Para ello, el análisis se estructura a partir de cuatro dimensiones complementarias, que permiten abordar el funcionamiento del AM LS-CQ desde una perspectiva sistémica e integrada. Estas dimensiones consideran aspectos territoriales urbanos y rurales, permitiendo identificar tanto patrones comunes de escala metropolitana como problemáticas y particularidades propias de cada comuna. En conjunto, el diagnóstico integrado busca proporcionar una lectura transversal e identificar las principales brechas del territorio, que oriente la toma de decisiones y sustente un modelo de desarrollo integrado, coherente y sostenible.

3.3.1.1. Planificación y Ordenamiento Territorial

La dimensión de Planificación y Ordenamiento Territorial en el AM LS–CQ evidencia las principales dinámicas y tensiones asociadas a su crecimiento urbano, la organización del suelo y la articulación del sistema urbano–rural. En este marco, la síntesis diagnóstica identifica brechas estructurales vinculadas a un modelo de expansión extensiva, patrones de segregación territorial y limitaciones en el marco normativo e institucional, que en conjunto condicionan la capacidad de orientar un desarrollo integrado, equitativo y sostenible a escala metropolitana.

A continuación, se sintetizan los principales desafíos y brechas territoriales con enfoque metropolitano evidenciado en dos escalas.

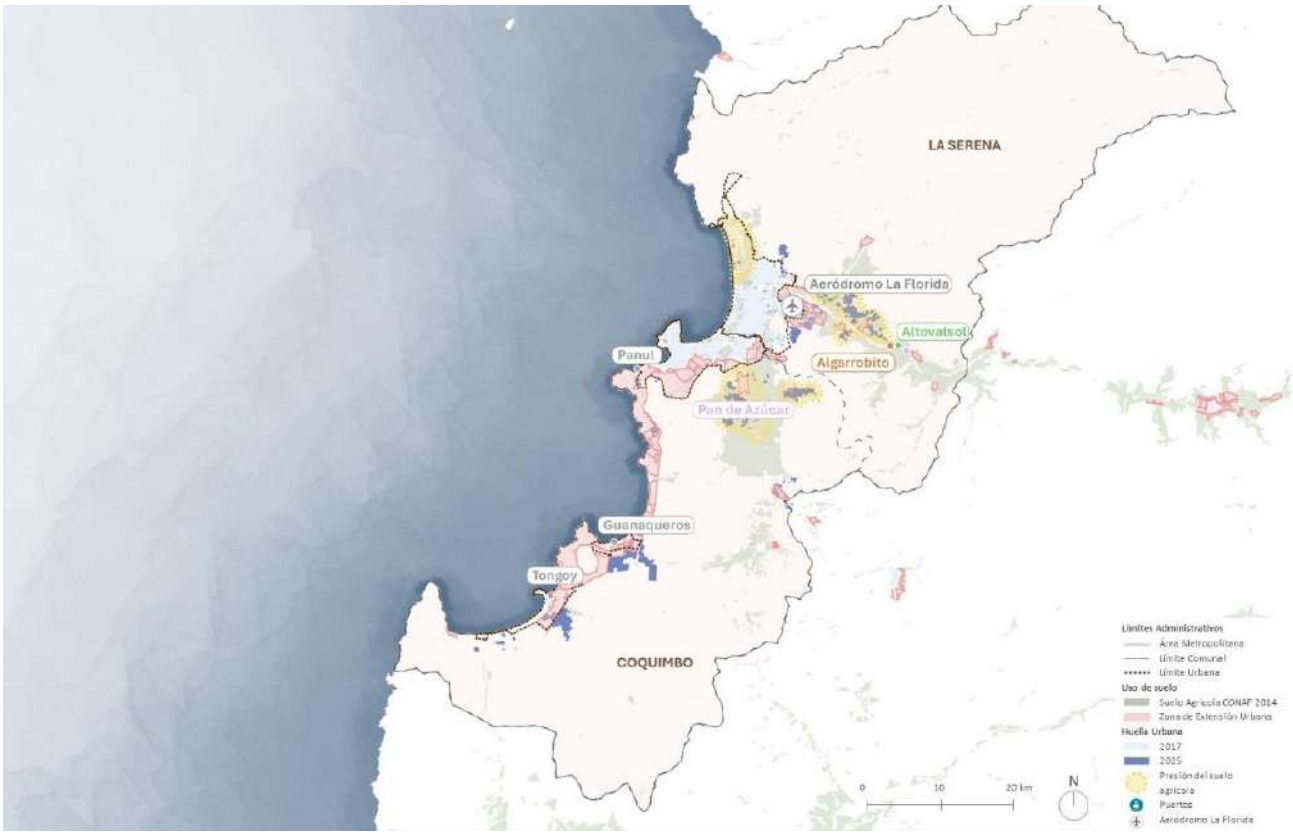
Escala Metropolitana

Población y Dinámica Urbano-Rural:

- El AM LS–CQ concentra el 61,7% de la población regional, con una distribución similar entre ambas comunas, consolidándose como el principal polo demográfico de la región. Si bien el crecimiento se inserta en una tendencia de desaceleración demográfica, mantiene tasas superiores al promedio regional, reforzando su rol estructurante dentro del sistema territorial.
- La Serena y Coquimbo han consolidado su condición de centros urbanos principales, concentrando población, empleo, servicios e infraestructura, mientras que las áreas rurales y de transición cumplen funciones complementarias. No obstante, el crecimiento metropolitano se ha desarrollado bajo un **patrón extensivo y disperso**, con expansión hacia áreas periurbanas y rurales, configurando una **interfaz urbano–rural dinámica pero con límites difusos y en constante transformación.**
- Este modelo de crecimiento ha **incrementado el consumo de suelo y la presión sobre el borde urbano–rural**, favoreciendo la urbanización sobre suelos rurales y agrícolas, el aumento de las distancias de viaje y la fragmentación territorial y funcional. Asimismo, evidencia debilidades en la gestión del suelo urbano, con escasa utilización de suelos vacantes, ausencia de instrumentos efectivos de captura de plusvalías y una tendencia a la valorización del suelo periurbano y costero como principal soporte del desarrollo inmobiliario. Estas dinámicas derivan en procesos de urbanización incompleta, con déficits en infraestructura, servicios y conectividad en sectores no consolidados.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 234 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Metropolitana - Dimensión de Planificación y Ordenamiento Territorial



Fuente: IDOM

Escala Urbana

Distribución territorial y segregación urbana:

- El AM LS–CQ concentra el 59,7% de las viviendas regionales, con un modelo residencial predominantemente basado en **vivienda unifamiliar y expansión horizontal**. En paralelo, se observan procesos localizados de densificación y verticalización —principalmente en La Serena y en el borde costero de ambas comunas— que generan nuevas presiones sobre los sistemas de movilidad, acceso a servicios y espacio público. A ello se suma la proliferación de loteos informales, proyectos inmobiliarios en zonas periurbanas y parcelaciones de agrado, lo que complejiza la gestión del suelo y refuerza un patrón de expansión poco regulado.
- El área metropolitana presenta un repunte del déficit habitacional en el área metropolitana, acompañado de un aumento sostenido de asentamientos informales. Esta situación refleja una persistente tensión en el acceso a vivienda adecuada y de calidad, donde se evidencian déficits en materialidad, condiciones de saneamiento y disponibilidad de espacio.

- En el AM LS-CQ se registran 25 asentamientos informales que agrupan aproximadamente 1.150 hogares en más de 130 hectáreas, destacando una alta concentración en la península de Coquimbo, donde se localizan alrededor de 11 campamentos, algunos aún en expansión. Esta dinámica incrementa la **presión sobre el suelo urbano y la demanda por soluciones habitacionales integrales**. Asimismo, su localización en áreas expuestas a amenazas naturales evidencia la convergencia entre precariedad habitacional, degradación de servicios ecosistémicos y riesgo socioambiental, configurando un desafío crítico para la planificación metropolitana.
- Se observa una alta concentración de vivienda social en la comuna de Coquimbo (84%), localizada principalmente en sectores asociados a grupos socioeconómicos vulnerables (D) y de clase media baja (C3). Este patrón evidencia una **localización territorial de la vivienda subsidiada vinculada a suelos de menor valor**, lo que ha reforzado dinámicas de segregación socioespacial y limitado el acceso equitativo a oportunidades urbanas, equipamientos y servicios.
- El AM LS–CQ presenta un **patrón de segregación urbana multidimensional**, expresado en brechas de accesibilidad a equipamientos y servicios —con mayores déficits en áreas periurbanas—, bajos niveles de confort ambiental urbano asociados a la impermeabilización del suelo y la disminución de cobertura vegetal, y una concentración de mejores condiciones socioeconómicas en el borde costero. Estas dinámicas configuran un **sistema urbano fragmentado, que profundiza desigualdades territoriales y refuerza el desafío de avanzar hacia una planificación metropolitana más integrada**, orientada a la equidad, la mixtura funcional y la calidad urbana. Entre los sectores más segregados destacan Las Compañías, Tierras Blancas, la península (especialmente su sector sur en Coquimbo) y El Peñón.
- A lo anterior se suman **tensiones en la compatibilidad de usos del borde costero**, asociadas a la coexistencia de funciones residenciales, turísticas y productivas, junto con una baja integración ciudad–puerto en Coquimbo, lo que limita su potencial como espacio articulador del sistema urbano.

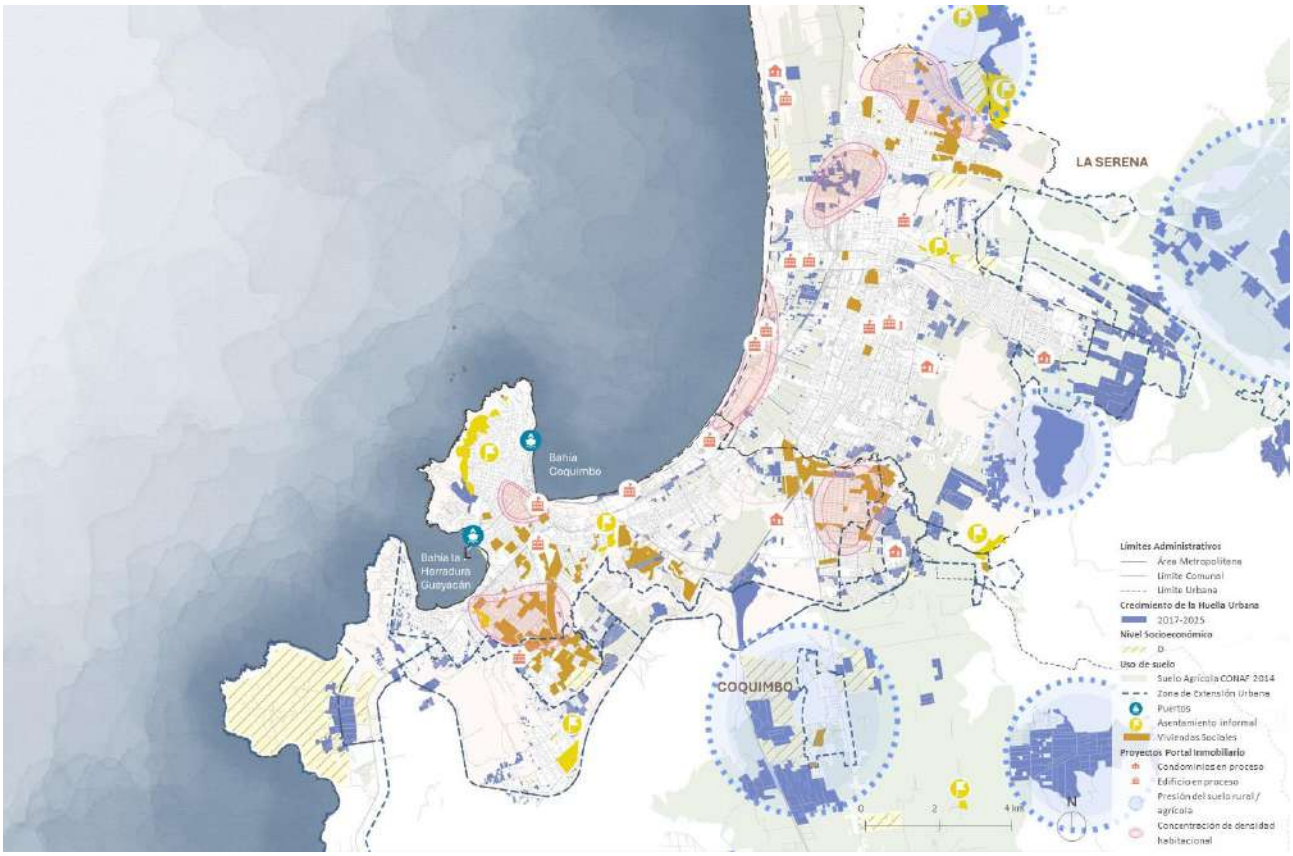
Marco Normativo y Gobernanza Territorial:

- El sistema de instrumentos de planificación territorial presenta un enfoque predominantemente regulador del crecimiento urbano, definiendo usos de suelo y áreas de expansión. Sin embargo, se observa una **brecha entre la planificación normativa y la dinámica real de crecimiento urbano**, evidenciada en la expansión de la huella urbana fuera de los límites previstos en las zonas de extensión. Asimismo, existen conflictos intercomunales asociados a incompatibilidades normativas que afectan la continuidad y coherencia del desarrollo urbano a escala metropolitana.

- La estructura ecológica posee una incidencia limitada en la configuración del modelo territorial, siendo abordada principalmente como condicionante a través de instrumentos ambientales y de cambio climático. Esta aproximación restrictiva reduce su potencial como elemento estructurante del ordenamiento territorial, evidenciando una brecha en su integración efectiva en la planificación urbana.
- A nivel institucional, se identifican **descoordinaciones entre instrumentos y niveles de planificación**, con predominio de herramientas de carácter indicativo o no vinculante, lo que limita su capacidad de incidir en la organización territorial. La superposición de funciones, los vacíos normativos y la débil articulación entre instrumentos dificultan la construcción de un marco coherente para la gestión integrada del territorio metropolitano, generando una brecha entre la orientación estratégica y su efectiva implementación.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 235 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Urbana - Dimensión de Planificación y Ordenamiento Territorial



Fuente: IDOM

3.3.1.2. Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

La dimensión de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana constituye un eje fundamental dentro del diagnóstico del AM LS-CQ, en tanto el sistema de movilidad estructurante organiza los flujos cotidianos de personas, bienes y servicios, y condiciona la integración funcional entre ambas comunas. En este contexto, la configuración territorial del área metropolitana incide directamente en los patrones de desplazamiento y en la distribución de oportunidades urbanas. La movilidad no solo determina la eficiencia del sistema territorial, sino que también influye en aspectos clave como el acceso equitativo a servicios, equipamientos y empleo.

A continuación, se sintetizan los principales desafíos y brechas territoriales con enfoque metropolitano evidenciado en dos escalas.

Escala Metropolitana

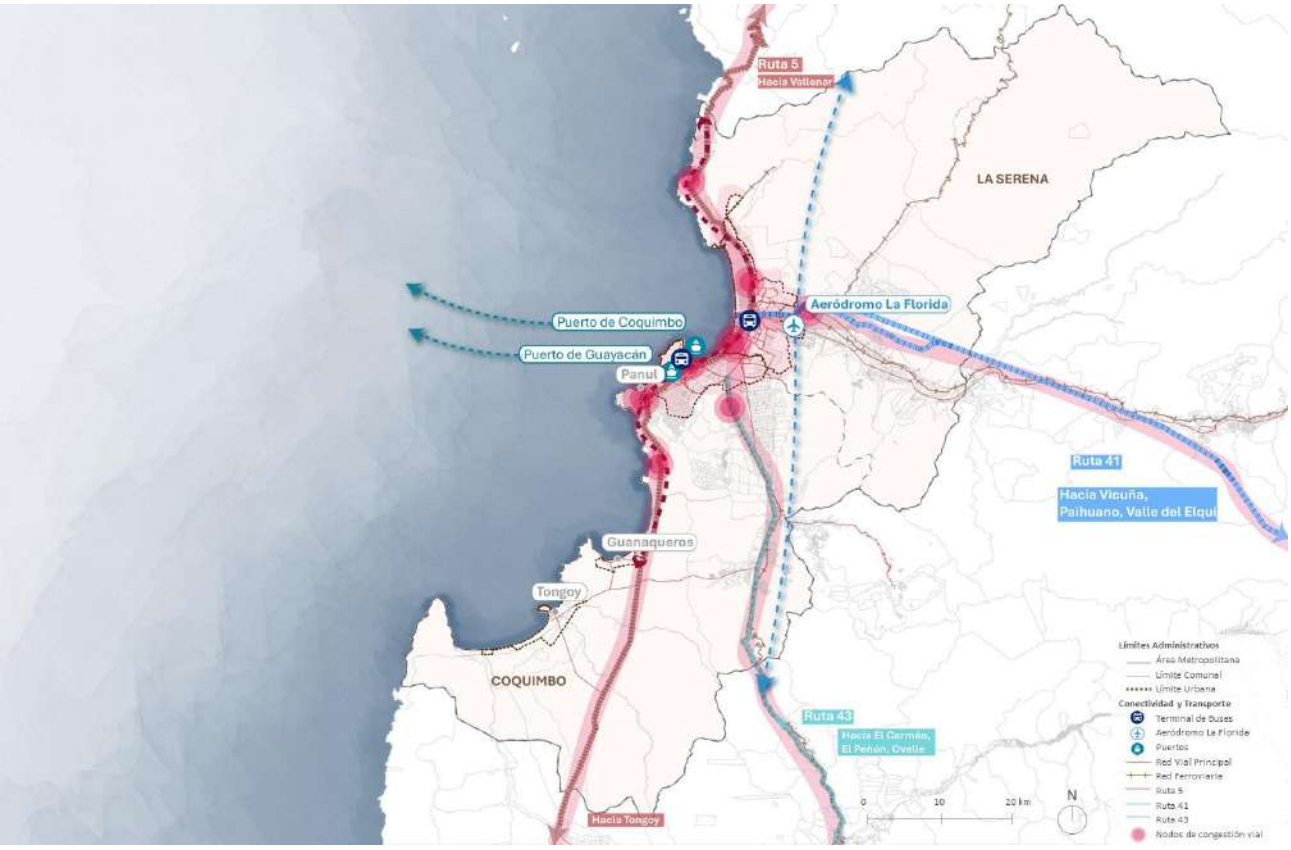
Estructura y funcionamiento del sistema de movilidad:

- El sistema de movilidad del AM LS-CQ presenta una **alta dependencia hacia los corredores viales estructurantes**, especialmente de la Ruta 5 y de las rutas 41 y 43, que concentran la mayor parte de los flujos intercomunales y regionales. Esta condición genera una saturación recurrente en sectores críticos de la red, y una elevada vulnerabilidad ante fallas operacionales, como accidentes o eventos estacionales, evidenciando una baja respuesta del sistema y una limitada capacidad de redistribución de flujos.
- A nivel territorial, se identifican **déficits de conectividad transversal** que restringen la adecuada integración funcional entre La Serena y Coquimbo. La insuficiencia de vías este-oeste y la presencia de barreras físicas y urbanas reducen la continuidad del sistema vial, obligando a canalizar los desplazamientos hacia ejes longitudinales saturados. Esta situación incrementa los tiempos de viaje y **profundiza la dependencia de las infraestructuras estructurantes existentes**.
- El **sistema de transporte público metropolitano presenta una estructura fragmentada** y de baja integración, caracterizada por una oferta insuficiente y servicios que operan de manera desarticulada tanto entre sí como con otros modos de transporte. Esta condición limita la competitividad del transporte público frente al vehículo privado, reduciendo las posibilidades de avanzar hacia un sistema más eficiente, integrado y sostenible.
- Se evidencian **presiones significativas sobre la red vial** asociadas a dinámicas funcionales y estacionales, particularmente vinculadas a la **actividad portuaria** en Coquimbo y a la alta demanda turística durante el período estival. Estas condiciones intensifican la congestión en el borde costero y en los principales ejes de conexión, poniendo de manifiesto la limitada capacidad del sistema para absorber variaciones temporales de la demanda.

Accesibilidad y equidad territorial:

- Las condiciones del sistema de movilidad configuran **brechas en términos de accesibilidad territorial a oportunidades urbanas**, especialmente en sectores periféricos y áreas de expansión. La localización de estos sectores, sumada a una red vial poco articulada y a un sistema de transporte público insuficiente, **dificulta el acceso** a servicios, equipamientos y fuentes de empleo a escala metropolitana.
- En este contexto, la **concentración de actividades y servicios en determinados polos urbanos**, junto con la **dependencia** hacia corredores estructurantes, refuerza desigualdades en los patrones de desplazamiento, incrementando los tiempos de viaje y los costos asociados a la movilidad cotidiana para una parte importante de la población.
- Estas dinámicas contribuyen a la **consolidación de procesos de segregación socioespacial funcional**, donde las diferencias en accesibilidad no solo reflejan desigualdades territoriales preexistentes, sino que también las reproducen, limitando la integración metropolitana y afectando la calidad de vida de los habitantes.

Ilustración 236 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Metropolitana - Dimensión de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana



Fuente: IDOM

Escala Urbana

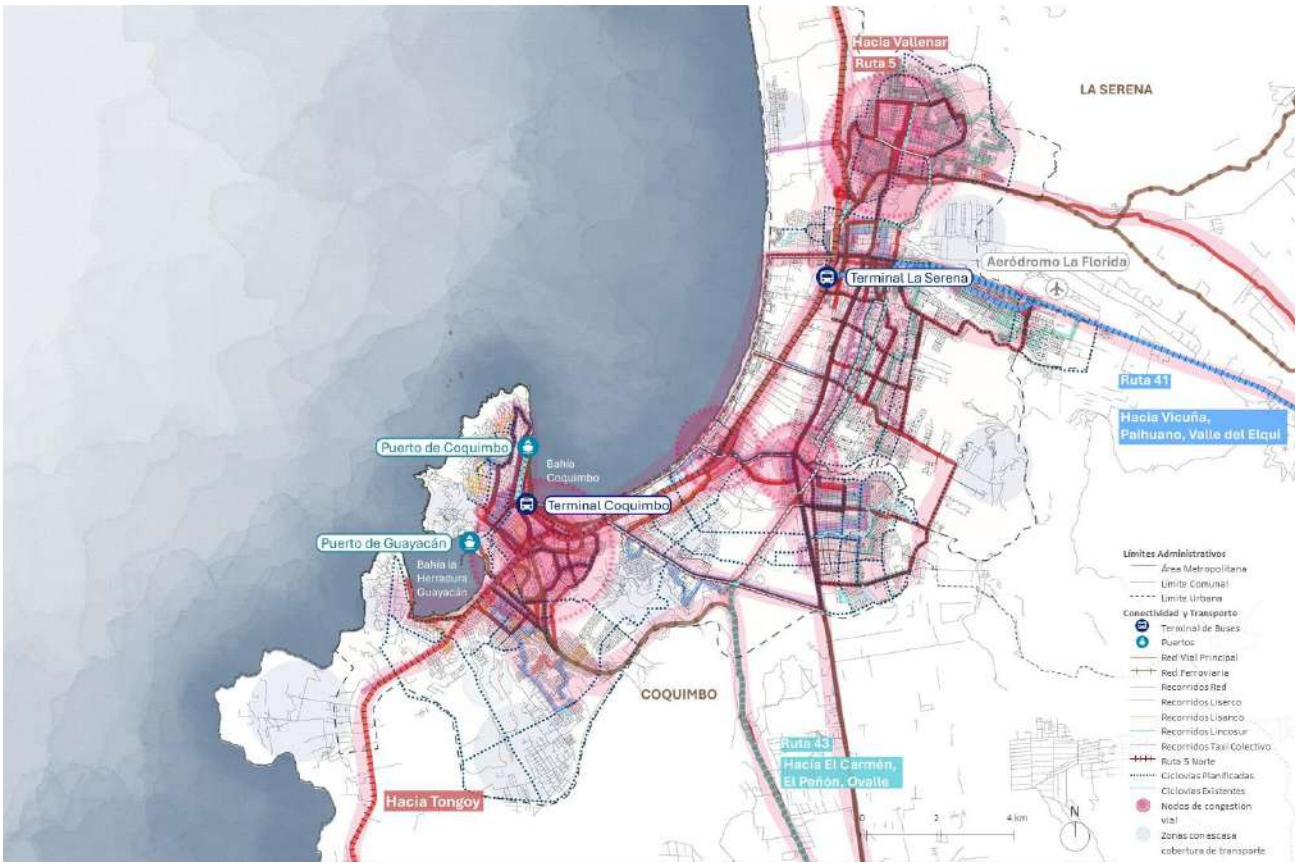
Dinámicas de demanda y funcionamiento del sistema a escala urbana:

- A escala urbana, se observa un crecimiento sostenido de los desplazamientos obligados, principalmente asociados a viajes por trabajo y estudio, lo que **incrementa la demanda** sobre la red vial y el transporte público en horas punta. Esta tendencia, vinculada a la localización de actividades y a la expansión urbana reciente, se traduce en mayores niveles de congestión y tiempos de viaje, así como en un aumento de los costos territoriales de la movilidad, tanto en términos económicos como de calidad de vida para la población.

Movilidad activa y accesibilidad local:

- Se identifica una **baja priorización de la movilidad activa dentro de la planificación urbana**, reflejada en brechas en la cobertura, continuidad y calidad de la infraestructura destinada a peatones y ciclistas. En particular, la red de ciclovías presenta **problemas de continuidad y baja integración con otros modos de transporte**, limitando su funcionalidad como alternativa real de desplazamiento cotidiano. Esta situación restringe el potencial de avanzar hacia patrones de movilidad más sostenibles y afecta la accesibilidad local, especialmente en sectores donde las condiciones para desplazamientos no motorizados son menos favorables.

Ilustración 237 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Urbana - Dimensión de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana



Fuente: IDOM

3.3.1.3. Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

La dimensión de sostenibilidad ambiental y resiliencia territorial en el AM LS–CQ evidencia un conjunto de presiones estructurales sobre los sistemas naturales y antrópicos, derivadas de la interacción entre cambio climático, expansión urbana y limitaciones en la gestión territorial. En este contexto, la síntesis diagnóstica identifica brechas críticas asociadas a la gestión del recurso hídrico, la protección de ecosistemas, la presión sobre suelos estratégicos y la exposición a amenazas, que en conjunto condicionan la capacidad del área metropolitana para avanzar hacia un desarrollo resiliente e integrado.

A continuación, se sintetizan los principales desafíos y brechas territoriales con enfoque metropolitano evidenciado en dos escalas.

Escala Metropolitana

Vulnerabilidad del Sistema Metropolitano:

- El **sistema hídrico** del AM LS–CQ conformado por aguas superficiales que desembocan en el mar, se estructura en torno a la cuenca del río Elqui, complementada por una red de esteros y quebradas —como El Culebrón y Peñuelas— que configuran el drenaje secundario del territorio. Esta red cumple un rol estratégico en términos ambientales, urbanos y productivos. En un contexto climático de transición hacia condiciones más áridas, el territorio enfrenta desde 2010, una **sequía prolongada y escasez hídrica** asociada al aumento sostenido de las temperaturas y a la disminución de las precipitaciones.
- La **escasez hídrica** ha intensificado la presión sobre aguas superficiales y subterráneas, afectando su disponibilidad para consumo humano, actividades productivas y la mantención de ecosistemas. Esto reduce la resiliencia territorial frente a eventos extremos y limita la capacidad adaptativa, evidenciándose en procesos como la disminución de áreas verdes, degradación de ecosistemas frágiles, pérdida de biodiversidad y avance de la desertificación. En este contexto, se plantea la necesidad de avanzar hacia una gestión integrada del recurso hídrico, que incorpore diversificación de fuentes, soluciones basadas en la naturaleza e integración del agua como condicionante estructural del desarrollo metropolitano.
- El PARCC Coquimbo identifica presiones crecientes sobre el borde costero y el sistema territorial, asociadas a procesos de **erosión costera**, aumento de la temperatura superficial del mar y del suelo, y disminución de precipitaciones, profundizando la **exposición a riesgos**. La erosión costera destaca como uno de los impactos relevantes del cambio climático, vinculada al aumento de la frecuencia e intensidad de marejadas, lo que incide en actividades como el turismo y la operación portuaria, además del uso recreativo del litoral, dinámicas agravadas por la intensificación de la urbanización en el borde costero.

Áreas Protegidas y estructura ecológica:

- En el AM LS–CQ se identifican diversas **áreas de alto valor ambiental y territorial** que cumplen funciones clave en la conservación de ecosistemas, regulación hídrica y provisión de servicios ecosistémicos. Entre ellas destacan el Parque Urbano Cerro Grande, el Humedal del río Elqui –que en 2025 perdió su declaratoria de Humedal Urbano– y los humedales de Tongoy, que cuentan con las categorías de Bien Nacional Protegido. No obstante, estos espacios enfrentan presiones significativas asociadas a la expansión urbana, ocupación informal y acumulación de residuos. A escala metropolitana, se evidencia además una **débil articulación entre estas áreas**, que operan de manera fragmentada, sin conformar una red

continua ni funcional que permita sostener procesos ecológicos a mayor escala, pese a su potencial para estructurar corredores ecológicos.

- Asimismo, existen **Sitios Prioritarios de Conservación** con ecosistemas críticos que cuentan con instrumentos de protección limitados o indicativos, sin resguardo normativo efectivo. Esto ha permitido procesos de degradación y fragmentación en áreas clave para la provisión de servicios ecosistémicos, conectividad biológica y conservación de biodiversidad, como Punta Teatinos, el Humedal El Culebrón y la red de humedales costeros, algunos de los cuales enfrentan amenazas vinculadas a contaminación, usos informales y presión urbana.
- A pesar de la presencia de relevantes espacios naturales y áreas ecológicas en el AM LS–CQ, se observan brechas significativas en la disponibilidad de áreas verdes por habitante entre las comunas de La Serena y Coquimbo. Mientras La Serena (12,7 m²/hab.) supera el estándar recomendado por el SIEDU (10 m²/hab.), Coquimbo presenta solo 5,2 m²/hab. Esta situación evidencia una **distribución desigual y estructuralmente inequitativa de las áreas verdes** a escala metropolitana, lo que refuerza brechas territoriales en el acceso a condiciones básicas de bienestar, recreación y salud ambiental.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 238 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Metropolitana - Dimensión de Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

Fuente: IDOM

Escala Urbana

Presión del suelo agrícola:

- El AM LS–CQ enfrenta un proceso estructural de cambio de uso de suelo, caracterizado por una creciente **presión sobre áreas de alto valor productivo y ambiental**, producto de la expansión urbana, escasez hídrica, degradación ambiental y debilitamiento de la actividad agrícola, configurando un escenario complejo de gestión territorial. El crecimiento metropolitano se ha desarrollado bajo un patrón disperso, con límites difusos entre lo urbano y lo rural, lo que ha favorecido la ocupación progresiva de suelos agrícolas de alta capacidad (clases I, II y III), tensionado la coexistencia entre dinámicas urbanas y rurales.
- Los suelos agrícolas se concentran principalmente en valles y terrazas asociadas a los cursos de agua, donde se presentan mejores condiciones edáficas e hídricas. En este contexto, el crecimiento urbano compite directamente con la preservación de estos suelos estratégicos, conflicto que se intensifica ante la escasez hídrica. Asimismo, se observan procesos de transición hacia suelos desnudos, erosionados o con cobertura vegetal discontinua, evidenciando abandono productivo, degradación y/o pérdida de capacidad agrícola. La erosión y la sequía prolongada emergen como factores estructurales en la transformación del paisaje agrario.

Exposición ante Amenazas:

- El AM LS–CQ presenta una **alta exposición a amenazas naturales en zonas urbanas y rurales** —incluyendo La Serena, Coquimbo, Tongoy y Guanaqueros— asociadas a riesgos geofísicos, geológicos e hidrometeorológicos, como precipitaciones extremas, marejadas y sequías intensificadas por el cambio climático.
- La amenaza de tsunami constituye el riesgo de mayor extensión espacial, debido a la configuración geomorfológica del borde costero, dominado por planicies litorales de baja cota. La vulnerabilidad es alta y continua a lo largo del litoral —desde Punta Teatinos hasta Puerto Aldea— especialmente en sectores costeros donde se concentran usos residenciales intensivos, infraestructura productiva y equipamiento turístico. Esta condición se ve agravada por una limitada capacidad de evacuación y una débil conectividad entre el borde costero y el resto del sistema urbano.
- La urbanización sobre antiguos humedales costeros ha incrementado la impermeabilización del suelo y alterado los sistemas naturales de drenaje, aumentando la susceptibilidad tanto a inundaciones como a procesos de licuefacción sísmica. A su vez, en sectores interiores se registra alta exposición a inundaciones y remociones en masa—especialmente en las terrazas fluviales del río Elqui, en áreas de relieve abrupto y en quebradas—, derivadas de

la interacción entre condiciones geomorfológicas, eventos climáticos y acciones antrópicas, como la ocupación de cauces, quebradas y acumulación de residuos.

- En este contexto, la gestión de aguas lluvias presenta déficits estructurales, asociados a una limitada capacidad de infiltración y a la ausencia de un sistema integrado de evacuación a escala metropolitana. Esto genera saturación del suelo incluso ante precipitaciones de baja intensidad y evidencia una planificación fragmentada, basada en instrumentos desactualizados, como el Plan Maestro de Aguas Lluvias, DOH, 2004.

Gestión de Residuos Sólidos:

- El AM LS-CQ presenta una **alta dependencia de la disposición final de residuos**. La mayor parte de los residuos se concentra en el relleno sanitario El Panul, infraestructura de escala regional que recibe desechos de diversas comunas, incrementando la presión sobre su capacidad operativa, actualmente en condición crítica. Esta situación se ve agravada por la **presencia extendida de microbasurales y vertederos ilegales**, localizados en quebradas, bordes de caminos, áreas periurbanas y sectores de valor ambiental, incluido el borde costero, lo que incrementa los impactos ambientales y sanitarios.
- Por su parte, los bajos niveles de reciclaje —asociados a la escasa separación en origen y a la limitada cobertura de infraestructura y programas de valorización— refuerzan un modelo de gestión lineal, que refuerzan la alta dependencia del sistema de disposición final.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 239 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Urbana - Dimensión de Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia

Fuente: IDOM

3.3.1.4. Identidad y Cohesión Territorial

La dimensión de identidad y cohesión territorial en el AM LS–CQ refleja tanto el potencial del territorio para consolidar una identidad metropolitana integrada, como las brechas asociadas a la distribución desigual de equipamientos, la fragmentación socioespacial y la débil articulación de sus sistemas culturales y paisajísticos. En este contexto, la síntesis diagnóstica identifica desafíos vinculados a la accesibilidad, la valorización del patrimonio y la construcción de una cohesión territorial efectiva a escala metropolitana.

A continuación, se sintetizan los principales desafíos y brechas territoriales con enfoque metropolitano evidenciado en dos escalas.

Escala Metropolitana

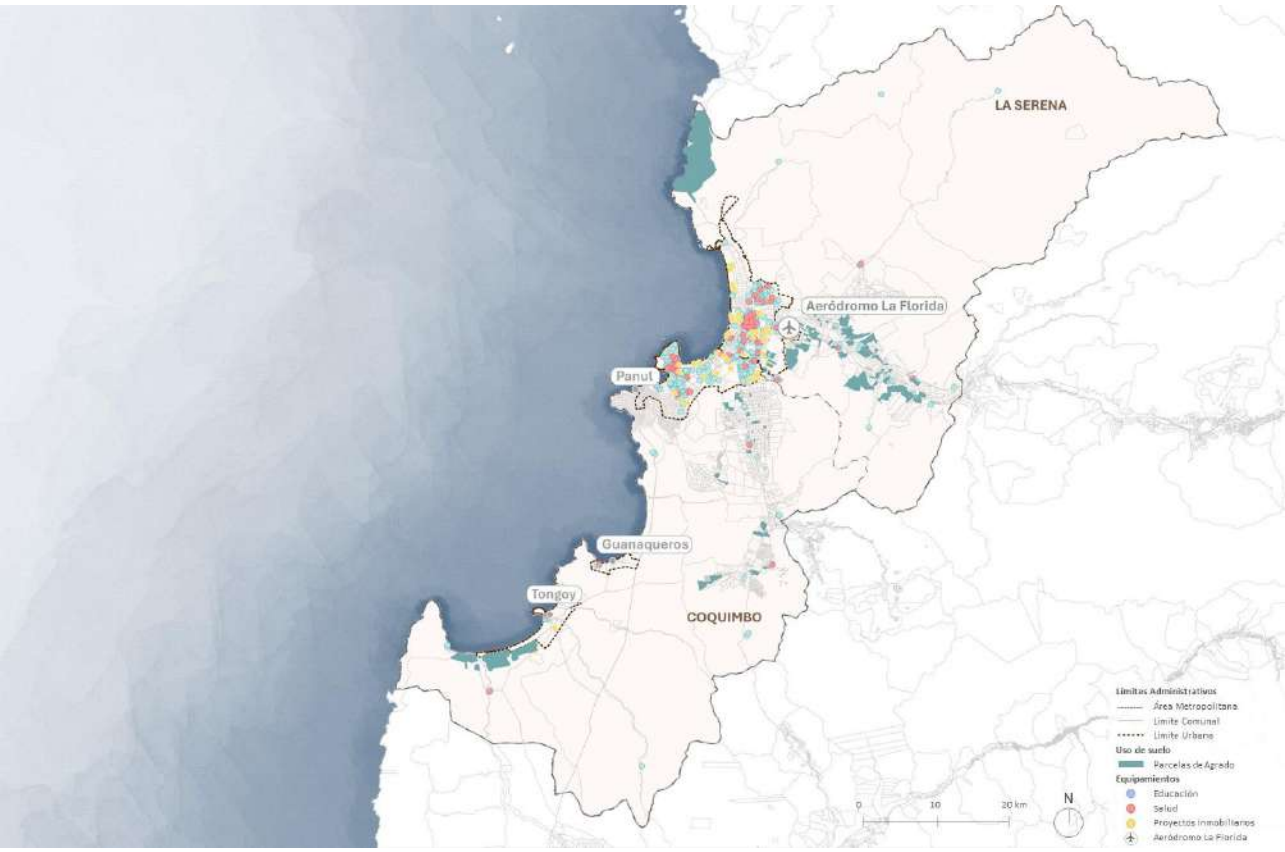
- En el AM LS–CQ se observa una **alta dependencia funcional de la conurbación La Serena–Coquimbo**, producto de la concentración de equipamientos e infraestructura especializada en estos núcleos urbanos. Esta configuración refuerza la centralidad metropolitana, pero genera brechas de accesibilidad para asentamientos y localidades periféricas, evidenciando

la necesidad de contener la expansión urbana y, al mismo tiempo, diversificar la oferta de servicios a escala territorial.

- En este contexto, la **escasez de equipamientos culturales de escala metropolitana** —capaces de congregar población, fortalecer la identidad común y potenciar el turismo— constituye una brecha relevante en la construcción de cohesión territorial.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 240 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Metropolitana - Dimensión de Identidad y Cohesión Territorial



Fuente: IDOM

Escala Urbana

Identidad Territorial:

- El AM LS–CQ presenta una identidad territorial fuertemente vinculada a su tradición rural y a la continuidad histórica de ocupación, expresada por el reconocimiento y protección de recursos de valor patrimonial cultural, incorporando bienes y zonas protegidas a través del PRI y los PRC, tales como Zonas Típicas, Zonas de Conservación Histórica, Inmuebles de Conservación, Monumentos Históricos, Monumentos Nacionales y Monumentos Arqueológicos.

Este patrimonio configura una base relevante para la proyección turística y cultural del territorio; sin embargo, su puesta en valor y articulación a escala metropolitana presenta **desafíos asociados a la gestión integrada, la conservación y su integración en las dinámicas urbanas**.

- El borde costero configura un paisaje cultural continuo, estructurado a partir de la complementariedad funcional entre La Serena —como centro histórico, administrativo y religioso— y Coquimbo —como nodo portuario e industrial—. No obstante, persisten **brechas en la integración ciudad–puerto** que limitan su potencial como espacio público articulador, recreativo e identitario. Asimismo, se evidencia una **débil articulación entre este sistema costero y los paisajes interiores** asociados a los valles transversales y otras estructuras ecológicas, lo que limita la construcción de una identidad territorial integrada a escala metropolitana.

Accesibilidad a equipamientos:

- Se identifican patrones de segregación socioespacial vinculados a un **acceso desigual** a servicios, equipamientos y espacios públicos según localización y nivel socioeconómico. Si bien La Serena y Coquimbo presentan complementariedades —particularmente en la provisión de servicios de salud—, la cobertura y accesibilidad no alcanzan los estándares definidos por el SIEDU, evidenciando déficits estructurales en la distribución territorial de estos servicios.
- En educación, destaca la alta concentración de la oferta de educación superior en La Serena (85%), con instituciones de alcance regional, pero también genera presiones sobre los sistemas de movilidad y sobre la oferta residencial asociada a población estudiantil, evidenciando la necesidad de abordar esta dinámica desde una perspectiva metropolitana.
- Por último, la infraestructura deportiva se orienta principalmente a equipamientos de escala local y uso recreativo —como multicanchas—, con brechas principalmente en sectores periféricos. En contraste, la oferta de infraestructura deportiva especializada o de mayor escala es limitada, lo que restringe el acceso equitativo a prácticas formativas y competitivas y limita su potencial como equipamiento estructurante a nivel metropolitano.

Estos desafíos metropolitanos se pueden visualizar en el siguiente mapa síntesis:

Ilustración 241 Mapa de Síntesis Diagnóstica Escala Urbana - Dimensión de Identidad y Cohesión Territorial

Fuente: IDOM

3.3.1.5. Matriz de Atributos-Complejidades-Dinámicas-Externalidades

A partir de la identificación de desafíos y brechas en el área metropolitana, se desarrolla una síntesis orientada a sistematizar los principales factores territoriales que inciden en su desarrollo actual y futuro. Este ejercicio busca identificar atributos, complejidades, dinamismos y externalidades que permitan fundamentar el modelo territorial actual y orientar la determinación de factores críticos.

- Los **atributos** se refieren a singularidades territoriales propias del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, con potencial estratégico que aporta una valoración positiva para la sociedad.
- Las **complejidades** dan cuenta de las tensiones, restricciones y problemas derivados de la interacción entre sistemas urbanos, rurales e infraestructuras de distinto tipo, principalmente asociado a problemáticas que impactan al bienestar de la población.
- Los **dinamismos** reflejan la existencia de procesos o proyecciones de iniciativas con impactos en la configuración territorial del área metropolitana.
- Las **externalidades** evidencian los efectos no deseados del funcionamiento actual del sistema metropolitano, en ocasiones generado por factores externos.

A continuación, se resumen estos factores:

Tabla 135 Síntesis de Atributos, Complejidades, Dinamismos y Externalidades, a partir del Diagnóstico Integrado

Dimensión	Atributos	Complejidades	Dinamismos	Externalidades
Planificación y Ordenamiento Territorial	• Sistema polinuclear jerarquizado por los núcleos de La Serena y Coquimbo, estructurado en torno a una conurbación continua, con integración funcional complementaria. • Rol metropolitano como polo de atracción demográfica y económica. • Base económica diversificada (servicios, comercio, industria, logística) • Existencia de suelo disponible en zonas de expansión urbana, definidas en los instrumentos de planificación.	• Fragmentación del sistema urbano asociada a la presencia de suelos vacantes, que genera déficits de infraestructura, servicios y conectividad en áreas periurbanas. • Tensión derivada de un crecimiento urbano extensivo y disperso hacia áreas periurbanas y rurales, en coexistencia con procesos de densificación localizada, que presiona los sistemas de movilidad y el acceso a servicios. • Segregación urbana multidimensional, expresada en brechas de accesibilidad, confort ambiental y distribución de grupos socioeconómicos. • Descoordinación multinivel y carácter no vinculante de los instrumentos, que dificultan la gestión territorial integrada. • Tensión en la compatibilidad de usos del borde costero y en la integración ciudad-puerto.	• Crecimiento demográfico sostenido, superior al promedio regional. • Expansión de la huella urbana sobre suelos rurales y periurbanos, generando límites urbanos difusos y una interfaz urbano-rural en constante transformación. • Revalorización del suelo periurbano y costero como motor del desarrollo inmobiliario. • Crecimiento de asentamientos informales como dinámica de ocupación de suelo que acelera demandas por soluciones integrales. • Desfase operativo entre los instrumentos normativos y el crecimiento urbano-rural.	• Presión sobre sistemas urbanos derivada de la expansión y la densificación urbana localizada. • Afectación de atributos rurales/productivos/paisajísticos por urbanización de suelos rurales y agrícolas. • Pérdida de suelo agrícola y transformación de usos rurales. • Segregación urbana intensificada por localización de vivienda subsidiada en suelos de menor valor.
Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	• Ubicación estratégica en el Centro Norte del país, articulando el norte minero, la Macrozona Central y el Valle del Elqui. • Conectividad estratégica nacional e internacional, asociada al Puerto de Coquimbo, el Aeródromo La Florida y el Corredor de integración conformado por el paso fronterizo de Agua Negra.	• Alta dependencia de corredores viales que concentran flujos y genera saturación del sistema. • Déficit en la conectividad transversal que limita la integración funcional del área urbana. • Sistema de transporte público fragmentado, desarticulado y de baja integración modal. • Red de ciclovías discontinuas y poco integrada que limita su funcionalidad como alternativa de transporte habitual.	• Concentración progresiva de flujos en ejes viales estructurantes. • Intensificación de la demanda de movilidad en periodos estacionales y por actividades productivas.	• Aumentos de los tiempos de viaje, congestión vehicular y dependencia del transporte motorizado. • Sobrecarga de la red vial estructurante y de áreas centrales del sistema urbano.
Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	• Sistema hídrico estructurado en torno a la cuenca del río Elqui, y sistema de esteros y quebradas, con funciones ambientales, urbanas y productivas. • Presencia de áreas naturales relevantes (humedales, parques y santuarios de la naturaleza), con alto valor ecológico y ambiental.	• Escasez hídrica estructural que tensiona la disponibilidad de agua para consumo, producción y ecosistemas, reduciendo la resiliencia territorial frente a eventos extremos. • Exposición creciente del borde costero a erosión y marejadas, en tensión con procesos de urbanización intensiva. • Fragmentación y débil articulación de la infraestructura ecológica, limitando su funcionamiento como sistema continuo y reduciendo su rol en el ordenamiento territorial. • Distribución desigual en la cantidad de superficie de áreas verdes por habitante entre Coquimbo y La Serena, que afectan la provisión de servicios ecosistémicos. • Alta exposición del sistema urbano a múltiples amenazas. • Deficiencia estructural en la gestión de aguas lluvias, con planes desactualizados, e incremento de la impermeabilización del suelo urbano. • Dependencia crítica de un sistema de disposición final y baja valorización de residuos sólidos domiciliarios.	• Transición climática hacia condiciones más áridas, caracterizada por sequía prolongada, aumento de temperaturas y disminución de precipitaciones. • Intensificación de la demanda sobre aguas superficiales y subterráneas, también asociada a la disminución de la recarga de acuíferos. • Degradación progresiva del paisaje agrario. • Aumento sostenido en la generación de residuos sólidos y presión sobre el relleno sanitario El Panul.	• Impactos ambientales asociados al uso intensivo del transporte motorizado. • Intensificación de los procesos de desertificación asociados al Cambio Climático. • Impactos ambientales acumulativos por ocupación de asentamientos informales y presencia de microbasurales. • Aumento de la vulnerabilidad ambiental.
Identidad y Cohesión Territorial	• Borde costero como atributo estratégico, consolidado como atractivo turístico, paisajístico y alta concentración residencial. • Interfaz urbano-rural fuertemente interrelacionada en el sistema metropolitana.	• Débil articulación de los componentes identitarios y patrimoniales a escala metropolitana, limitando su consolidación como sistema integrado.	• Transformaciones urbanas que tensionan la identidad metropolitana.	• Desigualdad territorial, con impacto en la calidad de vida, confort ambiental y equidad.

Fuente: IDOM

3.3.2. Síntesis Modelo Territorial Actual

El modelo territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ) evidencia un sistema altamente integrado, estructurado en torno a una conurbación consolidada que constituye el cuarto conglomerado urbano del país. Este sistema se caracteriza por la concentración de población y funciones metropolitanas, así como por una creciente complejidad territorial asociada a procesos de expansión urbana, desarrollo económico y provisión de infraestructura. Estos rasgos se encuentran documentados en el Informe fundado para la recomendación de constitución del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (SUBDERE, 2024) y en el estudio sobre Desarrollo Urbano y Cambio Climático elaborado para la misma institución (SUBDERE, 2016).[69]

La integración del diagnóstico territorial con dichos antecedentes permite identificar un sistema urbano organizado en torno a un continuo urbano costero, con altos niveles de articulación funcional y una expansión sostenida de la mancha urbana. Estas dinámicas han generado, simultáneamente, oportunidades asociadas a su rol como centro regional de servicios y presiones sobre áreas periurbanas, recursos naturales e infraestructura, particularmente en materia de movilidad y accesibilidad.

En este contexto, el modelo territorial vigente se estructura a partir de la interacción entre su organización urbana, los patrones de relación funcional y la configuración espacial del territorio. Estos elementos se desarrollan en los subcapítulos siguientes.

3.3.2.1. Estructura y Jerarquía del Sistema Urbano—Territorial

El sistema urbano del AM LS-CQ se organiza en torno a una conurbación principal integrada por las ciudades de La Serena y Coquimbo, que concentra las funciones de mayor jerarquía del sistema. Este núcleo constituye el principal polo de atracción demográfica, económica y de servicios, articulando equipamientos de escala regional, actividades comerciales especializadas y una base productiva diversificada.

El sistema presenta una estructura policéntrica de base, en la que ambas comunas desempeñan roles complementarios: La Serena concentra funciones administrativas, educacionales y de

[69] Denominado "*Desarrollo urbano y el cambio climático: Huella urbana actual e histórica, escenarios de crecimiento urbano y estudios básicos sobre mitigación y adaptación al cambio climático en la conurbación La Serena/Coquimbo*" (SUBDERE, 2016).

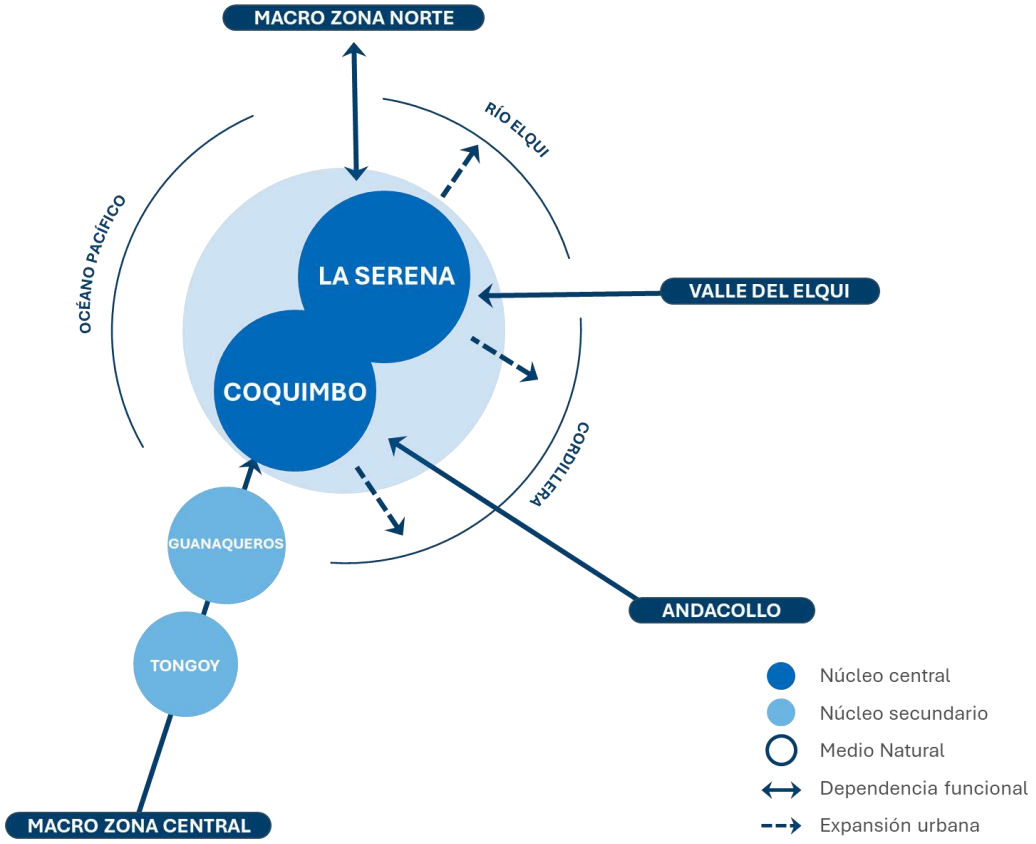
servicios, mientras que Coquimbo se especializa en actividades portuarias, logísticas, industriales y turísticas. Esta complementariedad configura un sistema funcionalmente integrado.

En torno a la conurbación principal se dispone una red de centros secundarios y asentamientos rurales —como Tongoy, Guanaqueros, Altovalsol o Las Rojas— que cumplen funciones residenciales, productivas y de servicios de proximidad. Estos presentan niveles limitados de autonomía funcional y una alta dependencia del núcleo para el acceso a empleo, servicios y equipamientos de mayor complejidad.

La estructura territorial se define, por tanto, por una jerarquía funcional de centros y por la intensidad de las relaciones que los articulan, configurando un sistema caracterizado por la concentración de capacidades en el núcleo principal y relaciones de dependencia con el resto del territorio.

Configuración del Sistema: Estructura Polinuclear-Radicular

Ilustración 242 Esquema sintético del modelo territorial actual del AM LS-CQ



Fuente: IDOM con base en Informe fundado para la recomendación de constitución del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo (SUBDERE, 2024)

De acuerdo con los antecedentes analizados, el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo se configura como un sistema urbano de carácter **polinuclear jerarquizada con articulación radicular**, definida por:

- **Condición polinuclear jerarquizada:** El sistema está compuesto por múltiples centros urbanos —metropolitano, locales integrados y rurales— que presentan distintos niveles de complejidad funcional. Sin embargo, esta polinuclearidad es asimétrica, dado que la conurbación La Serena–Coquimbo concentra las funciones metropolitanas superiores, estructurando relaciones de dependencia funcional con el resto del territorio.
- **Condición radicular**: La articulación territorial se organiza a través de corredores funcionales específicos que conectan los centros locales y rurales con el núcleo metropolitano, canalizando flujos de movilidad, intercambio económico y acceso a servicios. Estos corredores —asociados principalmente al eje costero y al valle del Elqui— estructuran un patrón de relaciones predominantemente centrípeto.

Esta configuración condiciona la localización de actividades, los patrones de movilidad y las dinámicas de crecimiento urbano, concentrando las principales presiones territoriales en los ejes estructurantes y en las interfaces urbano–rurales.

3.3.2.2. Integración Funcional y Área Urbana Funcional

El AM LS-CQ se define por un alto grado de integración funcional, en el que las relaciones entre residencia, empleo y acceso a servicios se organizan en torno a la conurbación principal. El diagnóstico territorial evidencia que la mayor parte de las funciones urbanas superiores —servicios especializados, equipamientos de salud y educación, comercio y actividades económicas— se concentran en el continuo urbano La Serena–Coquimbo, generando desplazamientos cotidianos desde centros menores y áreas rurales hacia este núcleo. En esta línea, el Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana identifica que ambas comunas operan de manera articulada como proveedoras de bienes y servicios a escala regional, lo que explica la dependencia funcional del resto del sistema respecto de esta centralidad (SUBDERE, 2024)[70].

[70] El informe utiliza la metodología de Áreas Urbanas Funcionales (AFU) desarrollada por el MINVU–INE–MTT, basada en el criterio de dependencia funcional entre un núcleo urbano y su área de influencia, operacionalizado mediante flujos de conmutación laboral superiores al 15%. Sin embargo, no incorpora una definición conceptual explícita del término, empleándolo principalmente como criterio metodológico para la verificación del estándar funcional exigido por el DS N°98/2019.

Esta integración no responde únicamente a la continuidad física del tejido urbano, sino a una articulación efectiva de flujos territoriales. El estudio sobre Desarrollo Urbano y Cambio Climático evidencia que los desplazamientos intercomunales entre La Serena y Coquimbo alcanzan magnitudes relevantes —superando en algunos casos el 15% del total de viajes—, lo que da cuenta de un mercado laboral integrado y de patrones intensos de movilidad cotidiana (SUBDERE, 2016). A su vez, el mismo estudio señala que el proceso de conurbación ha favorecido tanto la integración del mercado de trabajo como una mayor flexibilidad en la localización residencial, reforzando la interdependencia funcional del sistema urbano.

El análisis del estudio de fundamentación permite observar que la delimitación funcional del sistema excede la definición administrativa del AM LS-CQ. Mientras la metodología de Áreas Funcionales Urbanas (AFU) incorpora a las comunas de La Serena, Coquimbo y Andacollo, la propuesta de constitución del área metropolitana excluye esta última al considerar la ausencia de dinámicas metropolitanas y problemáticas intercomunales equivalentes. Sin embargo, se reconoce que el núcleo urbano La Serena–Coquimbo ejerce una atracción funcional sobre localidades de otras comunas, incluyendo Andacollo, en términos de movilidad cotidiana, acceso a servicios y vínculos económicos. Esto evidencia la existencia de relaciones territoriales que trascienden los límites normativos definidos.

En coherencia con lo anterior, el área urbana funcional del AM LS-CQ incorpora territorios que, aun presentando características periurbanas o rurales, mantienen vínculos directos con la conurbación. Esta integración se materializa a través de ejes estructurantes de conectividad que organizan los desplazamientos laborales, el acceso a servicios y la distribución de actividades económicas. El estudio de fundamentación destaca el rol de estas infraestructuras en la articulación física y funcional del sistema, facilitando la conmutación y consolidando un espacio urbano continuo desde el punto de vista operativo.

No obstante, la evidencia indica que esta integración presenta un carácter asimétrico y predominantemente radial. Los flujos se orientan mayoritariamente hacia el núcleo metropolitano, mientras que las relaciones entre centros secundarios son limitadas. Esta configuración corresponde a un sistema de tipo radicular, en el cual la conurbación central concentra las principales dinámicas territoriales. Este patrón se asocia a procesos de expansión urbana, incremento de la movilidad motorizada y concentración de servicios, generando presiones crecientes sobre la infraestructura, en particular en materia de transporte y accesibilidad.

En síntesis, el AM LS-CQ constituye un sistema metropolitano consolidado en términos de integración funcional, sustentado en la intensidad de los flujos de movilidad, la provisión compartida de servicios y la centralidad estructurante de la conurbación. Sin embargo, su

configuración —basada en una fuerte dependencia del núcleo y una limitada articulación entre centros secundarios— plantea desafíos para la planificación territorial, especialmente en cuanto a avanzar hacia un sistema más equilibrado, con mayor autonomía funcional de los asentamientos intermedios y una distribución más eficiente de las cargas sobre la infraestructura metropolitana..

3.3.2.3. Configuración Espacial y Estructuración Territorial

La configuración espacial del AM LS-CQ está fuertemente condicionada por la presencia del continuo urbano costero, que actúa como soporte estructurante de las dinámicas de asentamiento, localización de actividades y movilidad. Desde el diagnóstico integrado, se identifica que el territorio se organiza a partir de una red jerárquica en la que la conurbación principal articula áreas urbanas consolidadas, zonas de crecimiento reciente y espacios de transición urbano rural. Esta estructura refleja tanto los procesos de expansión urbana como las tensiones asociadas al desarrollo metropolitano.

La estructuración territorial se apoya en un conjunto de ejes y corredores estructurantes, entre los que destacan el eje longitudinal de la Ruta 5, junto con los corredores principales como la Ruta 41 (CH-41) hacia el valle del Elqui y la Ruta 43 (CH-43) hacia el sur regional. Estos corredores concentran la localización de actividades productivas, el desarrollo inmobiliario y las principales dinámicas de expansión urbana.

En términos de ocupación del suelo, se observa una alta concentración de población y actividades en el continuo urbano, en contraste con territorios periurbanos y rurales que cumplen funciones complementarias como soporte productivo, reserva de suelo y espacio de expansión. Sin embargo, en estas áreas se identifican procesos de ocupación dispersa asociados a la accesibilidad vial. Este patrón se asocia principalmente a condiciones de accesibilidad vial, disponibilidad de suelo y dinámicas del mercado inmobiliario, que tienden a orientar el crecimiento hacia áreas periféricas.

Adicionalmente, la configuración espacial del sistema se superpone con territorios que presentan condiciones de sensibilidad ambiental y exposición a riesgos naturales, particularmente en el borde costero, el valle del Elqui y las áreas de interfaz urbano–rural. En estos espacios, los procesos de expansión urbana y ocupación del suelo incrementan la presión sobre ecosistemas, recursos hídricos y suelos productivos, así como la exposición a amenazas tales como inundaciones, remociones en masa, incendios y eventos de origen marino, configurando un conjunto de condicionantes relevantes para la planificación y gestión territorial.

Este patrón de crecimiento ha dado lugar a una estructura urbana extensiva y fragmentada, caracterizada por la expansión periférica de la mancha urbana y la consolidación de desarrollos residenciales dispersos. Estas dinámicas plantean desafíos en términos de eficiencia del uso del suelo, provisión de infraestructura, accesibilidad y sostenibilidad ambiental, especialmente en territorios de valor ambiental o productivo.

3.3.2.4. Síntesis Interpretativa: Atributos, Dinámicas y Externalidades del Modelo Territorial

La síntesis interpretativa del modelo territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo permite identificar como atributo principal una estructura polinuclear jerarquizada, con alta integración funcional en torno a una conurbación que concentra las funciones metropolitanas. Esta condición, sustentada en una base económica diversificada y en una fuerte articulación territorial, consolida su rol como principal centro regional, pero a su vez configura una organización asimétrica donde el núcleo define la lógica del sistema.

En términos de dinámicas, el territorio se estructura mediante flujos predominantemente radiales y un patrón de expansión urbana extensivo, asociado a la accesibilidad y disponibilidad de suelo. El crecimiento se materializa de forma lineal sobre ejes estructurantes —como la Ruta 5 y los corredores hacia el valle del Elqui—, favoreciendo la expansión hacia áreas periurbanas y limitando la consolidación de centralidades intermedias, lo que refuerza un modelo concentrado y dependiente del transporte motorizado.

Desde la perspectiva de las externalidades, si bien se observa una alta integración territorial, esta se expresa de manera desigual, concentrando el acceso a empleo, equipamientos y servicios en la conurbación principal. La relación núcleo–periferia se configura así como un rasgo estructural, generando dependencia funcional y brechas de accesibilidad, a lo que se suman presiones sobre áreas sensibles —como el borde costero, el valle del Elqui y la interfaz urbano–rural—, incrementando riesgos, fragmentación y costos de provisión de infraestructura, lo que plantea desafíos relevantes para la planificación futura.

A modo de síntesis, se presenta la siguiente tabla que integra los principales atributos, dinámicas y externalidades del modelo territorial descrito.

Tabla 136 Síntesis de Atributos, Dinámicas y Externalidades del Modelo Territorial AM LS-CQ

Componentes de la Estructura Territorial	Caracterización en el AM LS-CQ	Atributos	Complejidades	Dinámicas	Externalidades
Tipo de sistema y organización territorial	Sistema metropolitano polinuclear jerarquizado, articulado en torno a la conurbación La Serena–Coquimbo	Alta integración funcional; centralidad metropolitana consolidada; base económica diversificada	Estructura asimétrica; concentración de funciones en el núcleo	Consolidación del continuo urbano y del rol metropolitano regional	Sobrecarga del núcleo; dependencia funcional del resto del territorio
Estructura espacial y patrón de ocupación	Continuo urbano costero con expansión hacia áreas periurbanas y rurales	Concentración de actividades y servicios; claridad estructural del sistema	Crecimiento extensivo y fragmentado; baja consolidación de bordes	Expansión periférica y formación de áreas de transición urbano–rural	Consumo de suelo; fragmentación urbana; incremento de costos de urbanización
Ejes estructurantes y accesibilidad	Sistema articulado por Ruta 5 y corredores hacia valle del Elqui y territorios interiores. Ruta 41 y Ruta 43.	Alta conectividad territorial; soporte a la integración funcional	Dependencia de infraestructura vial estructurante	Crecimiento lineal asociado a accesibilidad.	Congestión; presión sobre infraestructura; dependencia del transporte motorizado
Integración funcional y flujos territoriales	Área urbana funcional extendida, estructurada por flujos radiales hacia la conurbación	Mercado laboral integrado; alta interdependencia territorial.	Integración asimétrica; baja articulación entre centros secundarios.	Intensificación de desplazamientos intercomunales.	Sobrecarga del sistema de transporte; aumento de tiempos de viaje.
Relación núcleo–periferia	Núcleo dominante con centros secundarios funcionalmente dependientes	Provisión concentrada de servicios y empleo.	Baja autonomía funcional de centros intermedios; desigual acceso a oportunidades	Dependencia estructural del núcleo metropolitano.	Brechas territoriales; segregación en acceso a servicios y equipamientos.
Patrones de crecimiento urbano	Expansión urbana extensiva y lineal asociada a accesibilidad y disponibilidad de suelo	Flexibilidad en localización residencial; dinamismo inmobiliario.	Ineficiencia en uso del suelo; dispersión urbana	Crecimiento periférico asociado a mercado inmobiliario.	Mayor demanda de infraestructura; dependencia del automóvil.

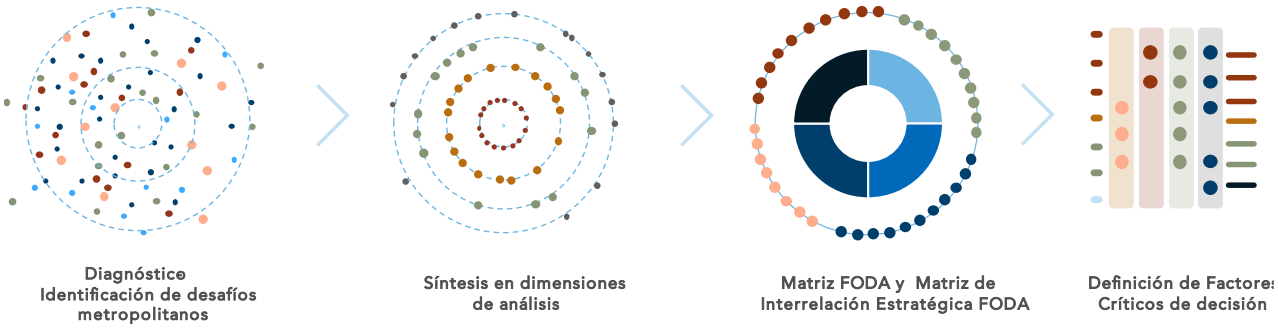
Componentes de la Estructura Territorial	Caracterización en el AM LS-CQ	Atributos	Complejidades	Dinámicas	Externalidades
Condicionantes ambientales y de riesgo	Ocupación de áreas sensibles: borde costero, valle del Elqui e interfaz urbano–rural.	Presencia de ecosistemas y recursos estratégicos.	Alta exposición a amenazas naturales.	Expansión urbana sobre territorios vulnerables.	Incremento del riesgo urbano; presión sobre recursos naturales; degradación ambiental.

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir del diagnóstico del estudio.

3.3.3. Determinación de Factores Críticos

El presente capítulo tiene por objetivo identificar y jerarquizar los factores críticos que condicionan el desarrollo y la implementación del Plan Metropolitano del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ). Estos factores surgen de la lectura integrada del diagnóstico metropolitano y de la evaluación cruzada de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del sistema urbano-territorial, considerando tanto dimensiones estructurales como operativas.

Ilustración 243 Esquema Metodológico – Factores Críticos



Fuente: IDOM

3.3.3.1. FODA Metropolitano

La determinación de los factores críticos se apoya en la evaluación de la matriz FODA metropolitana, elaborada a partir del cruce de los principales hallazgos del diagnóstico integrado. Este ejercicio considera relaciones transversales entre los componentes del diagnóstico integrado — urbano-territorial, ambiental, socioeconómica, institucional y normativa—, permitiendo identificar nudos críticos que emergen de la interacción entre condiciones internas del sistema metropolitano (factores endógenos) y factores externos que inciden en su evolución (factores exógenos).

Estos factores críticos, una vez identificados, se reorganizan y proyectan en torno a las dimensiones estratégicas del Plan, que estructuran la visión metropolitana y orientan la definición de objetivos y lineamientos, a saber: **Planificación y Ordenamiento Territorial**; **Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana**; **Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial**; e **Identidad y Cohesión Territorial**.

La Matriz de Interrelación Estratégica FODA permite evaluar, de manera sistemática, el grado de relación entre los factores endógenos del AM LS-CQ (fortalezas y debilidades por dimensión estratégica) y los factores exógenos/prospectivos (oportunidades y amenazas), estableciendo tres niveles:

Tabla 137 Criterios para Matriz de Interrelación FODA

Correlación		Descripción	Valor
Correlación NULA		Aspectos que no se correlacionan	0
Correlación MEDIA		Aspectos que se correlacionan indirectamente	1
Correlación ALTA		Aspectos que se correlacionan directamente	2

Fuente: IDOM

La matriz considera 800 cruces (20 factores exógenos × 40 endógenos), constituyendo una base robusta para la priorización estratégica y el diseño de respuestas FO–FA–DO–DA.

En términos globales, los resultados muestran una alta densidad de relaciones entre los factores analizados. Del total de cruces evaluados, 380 corresponden a relaciones directas y 420 a relaciones indirectas. No se registran cruces con correlación nula, lo que confirma que la totalidad de los factores exógenos presenta algún nivel de interacción con los factores endógenos del sistema.

Este patrón evidencia una ligera predominancia de relaciones indirectas (52,5%) sobre directas (47,5%), lo que sugiere que las dinámicas externas —tanto amenazas como oportunidades— inciden de manera extendida sobre el sistema metropolitano, aunque frecuentemente a través de relaciones mediadas entre dimensiones. En este sentido, el AM La Serena–Coquimbo se configura como un sistema altamente interdependiente, donde planificación y ordenamiento territorial, movilidad, sostenibilidad ambiental e identidad territorial se articulan transversalmente.

Este comportamiento refuerza la lectura de un sistema abierto y sensible a dinámicas externas, en el que procesos como la expansión urbana, la presión sobre infraestructura y recursos, la exposición a amenazas naturales y la implementación de nuevos modelos de gobernanza metropolitana generan efectos encadenados sobre su estructura territorial. En consecuencia, la matriz confirma la necesidad de abordar simultáneamente sus desequilibrios y potencialidades mediante una planificación integrada.

La lectura de los puntajes acumulados por factor endógeno complementa el análisis global de la matriz, al permitir identificar aquellos elementos con mayor capacidad de incidencia estratégica dentro del sistema. A partir de la matriz de interrelación evaluada (800 cruces), las fortalezas alcanzan un puntaje total de 592, mientras que las debilidades suman 588, evidenciando un equilibrio relativo entre capacidades internas y restricciones estructurales del sistema metropolitano.

En el caso de las fortalezas, los mayores puntajes se concentran en la dimensión de planificación y ordenamiento territorial, destacando factores como la base económica diversificada, la disponibilidad de suelo urbano en zonas de expansión y el rol metropolitano como polo de atracción. Estos elementos presentan una alta interacción tanto con amenazas como con oportunidades, lo que refuerza su condición de soportes estructurales para la definición de estrategias ofensivas y reactivas, particularmente en escenarios de crecimiento y consolidación urbana.

Por su parte, las debilidades de mayor incidencia corresponden a la desigualdad territorial, la segregación urbana multidimensional y la descoordinación multinivel de la planificación, factores que concentran los puntajes más altos dentro de este grupo. Su relevancia indica que las principales restricciones del sistema se relacionan con problemas estructurales de integración territorial, gobernanza y equidad, que inciden transversalmente sobre el desempeño del conjunto del sistema metropolitano.

En términos estratégicos, la distribución de puntajes muestra una ligera mayor intensidad en las estrategias asociadas a fortalezas (reactivas y ofensivas), aunque con diferencias acotadas respecto de aquellas vinculadas a debilidades (defensivas y adaptativas). Esto sugiere que, si bien el sistema dispone de una base territorial relevante para impulsar su desarrollo, persisten condiciones internas que requieren intervención prioritaria para evitar la reproducción de desequilibrios.

Tabla 138 Matriz FODA (Factores Endógenos y Exógenos) según dimensiones estratégicas del AM LS-CQ

Factores Endógenos

Dimensión		Fortalezas (F)	Debilidades (D)
Planificación y Ordenamiento Territorial	1	Sistema polinuclear jerarquizado en torno a La Serena y Coquimbo con integración funcional complementaria.	Fragmentación del sistema urbano asociada a suelos vacantes con déficits de infraestructura y conectividad periurbana.
	2	Rol metropolitano como polo de atracción demográfica y económica.	Crecimiento urbano extensivo y disperso en tensión con procesos de densificación localizada.
	3	Base económica diversificada (servicios, comercio, industria y logística).	Segregación urbana multidimensional vinculada a brechas de accesibilidad, confort ambiental y distribución socioeconómica.
	4	Existencia de suelo disponible en zonas de expansión urbana definidas en instrumentos de planificación.	Descoordinación multinivel y carácter no vinculante de los instrumentos de planificación.
	5	Conurbación continua La Serena–Coquimbo como soporte para integración territorial.	Tensión en la compatibilidad de usos del borde costero e integración ciudad–puerto.
Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	1	Ubicación estratégica en el centro norte del país, articulando macrozonas y valle del Elqui.	Alta dependencia de corredores viales estructurantes que concentran flujos y generan saturación.
	2	Conectividad nacional e internacional a través de puerto, aeródromo y corredor bioceánico.	Déficit de conectividad transversal que limita la integración funcional urbana.
	3	Existencia de ejes viales estructurantes que organizan el sistema metropolitano.	Sistema de transporte público fragmentado y de baja integración modal.
	4	Integración funcional entre comunas mediante flujos diarios de movilidad.	Red de ciclovías discontinua y poco integrada.
	5	Infraestructura estratégica que articula flujos productivos y logísticos.	Dependencia estructural del transporte motorizado como modo dominante.
Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	1	Sistema hídrico estructurado en torno a la cuenca del río Elqui y red de esteros y quebradas.	Escasez hídrica estructural que reduce la resiliencia frente a eventos extremos.
	2	Presencia de suelos agrícolas de alta capacidad productiva en valles transversales.	Exposición del borde costero a erosión y marejadas en contexto de urbanización intensiva.
	3	Existencia de áreas naturales relevantes (humedales, parques, santuarios) con alto valor ecológico.	Fragmentación y débil articulación de la infraestructura ecológica.
	4	Infraestructura verde-azul con funciones ambientales, urbanas y productivas.	Distribución desigual de áreas verdes entre La Serena y Coquimbo.
	5	Configuración territorial con diversidad de ecosistemas y paisajes.	Alta exposición del sistema urbano a múltiples amenazas. Localización de equipamientos en zonas expuestas.
Identidad y Cohesión Territorial	1	Borde costero como atributo estratégico, turístico, paisajístico y residencial.	Débil articulación de componentes identitarios y patrimoniales a escala metropolitana.
	2	Interfaz urbano-rural fuertemente interrelacionada en el sistema metropolitano.	Transformaciones urbanas que tensionan la identidad territorial.
	3	Presencia de valles transversales como soporte del paisaje natural y cultural.	Desigualdad territorial con impactos en calidad de vida y equidad.
	4	Configuración territorial que articula corredores ecológicos y productivos asociados a la agricultura.	Fragmentación territorial entre áreas urbanas y rurales.
	5	Sistema territorial con alto valor paisajístico y cultural.	Débil cohesión territorial en espacios periurbanos y de transición.

Factores Exógenos

		Oportunidades (O)	Amenazas (A)
AM LS-CQ	1	Implementación de gobernanza metropolitana formal (post DS N°84/2025).	Intensificación del cambio climático (sequía prolongada y eventos extremos).
	2	Desarrollo de infraestructura verde como estrategia de resiliencia territorial.	Aumento de riesgos naturales en zonas urbanizadas (tsunamis, inundaciones).
	3	Consolidación como nodo logístico portuario en la macrozona norte-centro.	Presión inmobiliaria sobre suelos costeros, rurales y agrícolas de alto valor.
	4	Potencial de desarrollo de conectividad estratégica hacia Argentina.	Expansión urbana difusa que genera pérdida y transformación de usos rurales.
	5	Crecimiento del turismo sostenible asociado al borde costero y valle.	Crecimiento urbano no regulado o anticipado a la planificación.
	6	Disponibilidad de suelo urbano para expansión planificada.	Incremento de desigualdades territoriales y socioespaciales.
	7	Implementación de sistemas de transporte metropolitano integrado.	Sobreexplotación de recursos naturales (suelo, recursos hídricos superficiales y subterráneos).
	8	Innovación en planificación urbana sostenible (densificación equilibrada).	Pérdida de suelo agrícola productivo (especialmente en el valle del Elqui).
	9	Atracción de población y actividad económica desde otras regiones.	Saturación de la infraestructura vial y sobrecarga de servicios urbanos.
	10	Posibilidad de reconversión de áreas urbanas subutilizadas.	Fragmentación institucional y dificultades de coordinación intercomunal.

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir del diagnóstico del estudio.

Tabla 139 Matriz de Interrelación Estratégica FODA del AM LS-CQ: Factores Endógenos vs. Exógenos

FACTORES ENDÓGENOS

FORTALEZAS

Enunciados FODA	Planificación y Ordenamiento Territorial					Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana					Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Sistema policlusterizado en torno a La Serena y Coquimbo con integración funcional complementaria.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Rol metropolitano como polo de atracción demográfica y económica.	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Base económica diversificada (servicios, comercio, industria y logística).	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Existencia de suelo disponible en zonas de expansión urbana definidas en instrumentos de planificación.	○	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	○	●	●	●	○	○	○	●	●
Conurbación continua La Serena-Coquimbo como soporte para integración territorial.	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Ubicación estratégica en el centro norte del país, articulando macrozonas y valle del Elqui.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Conectividad nacional e internacional a través de puerto, aeródromo y corredor bioceánico.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Existencia de ejes viales estructurantes que organizan el sistema metropolitano.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Integración funcional entre comunas mediante flujos diarios de movilidad.	○	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	○	●	●	●	○	○	●	●	●
Infraestructura estratégica que articula flujos productivos y logísticos.	●	●	●	●	●	○	●	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sistema hídrico estructurado en torno a la cuenca del río Elqui y red de esteros y quebradas.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Presencia de suelos agrícolas de alta capacidad productiva en valles transversales.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Existencia de áreas naturales relevantes (humedales, parques, santuarios) con alto valor ecológico.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Infraestructura verde-azul con funciones ambientales, urbanas y productivas.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Configuración territorial con diversidad de ecosistemas y paisajes.	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Borde costero como atributo estratégico, turístico, paisajístico y residencial.	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●
Interfaz urbano-rural fuertemente interrelacionada en el sistema metropolitano.	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●
Presencia de valles transversales como soporte del paisaje natural y cultural.	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●
Configuración territorial que articula corredores ecológicos y productivos asociados a la agricultura.	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●
Sistema territorial con alto valor paisajístico y cultural.	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●

DEBILIDADES

Enunciados FODA	Planificación y Ordenamiento Territorial					Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana					Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Fragmentación del sistema urbano asociada a suelos vacantes con déficits de infraestructura y conectividad periurbana.	●	○	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	●	○	●	○	○	●	○	○
Crecimiento urbano extensivo y disperso en tensión con procesos de densificación localizada.	●	○	○	○	●	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Segregación urbana multidimensional vinculada a brechas de accesibilidad, confort ambiental y distribución socioeconómica.	●	●	●	●	●	○	○	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Descoordinación multinivel y carácter no vinculante de los instrumentos de planificación.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Tensión en la compatibilidad de usos del borde costero e integración ciudad-puerto.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Alta dependencia de corredores viales estructurantes que concentran flujos y generan saturación.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Déficit de conectividad transversal que limita la integración funcional urbana.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Sistema de transporte público fragmentado y de baja integración modal.	●	○	●	●	●	○	○	●	●	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Red de ciclovías discontinua y poco integrada.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Dependencia estructural del transporte motorizado como modo dominante.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Escasez hídrica estructural que reduce la resiliencia frente a eventos extremos.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Exposición del borde costero a erosión y inundación en contexto de urbanización intensiva.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Fragmentación y débil articulación de la infraestructura ecológica.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Distribución desigual de áreas verdes entre La Serena y Coquimbo.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Alta exposición del sistema urbano a múltiples amenazas y localización de equipamientos en zonas expuestas.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Débil articulación de componentes identitarios y patrimoniales a escala metropolitana.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Transformaciones urbanas que tensionan la identidad territorial.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
Desigualdad territorial con impactos en calidad de vida y equidad.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Fragmentación territorial entre áreas urbanas y rurales.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●
Débil cohesión territorial en espacios periurbanos y de transición.	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●

FACTORES EXÓGENOS/ PROSPECTIVOS (tendencias)

1	Intensificación del cambio climático (sequía prolongada y eventos extremos).	AMENAZAS / conflictos
2	Aumento de riesgos naturales en zonas urbanizadas (tsunamis, inundaciones).	AMENAZAS / conflictos
3	Presión inmobiliaria sobre suelos costeros, rurales y agrícolas de alto valor.	AMENAZAS / conflictos
4	Expansión urbana difusa que genera pérdida y transformación de usos rurales.	AMENAZAS / conflictos
5	Crecimiento urbano no regulado o anticipado a la planificación.	AMENAZAS / conflictos
6	Incremento de desigualdades territoriales y socioespaciales.	AMENAZAS / conflictos
7	Sobreexplotación de recursos naturales (suelo, recursos hídricos superficiales y subterráneos).	AMENAZAS / conflictos
8	Pérdida de suelo agrícola productivo (especialmente en el valle del Elqui).	AMENAZAS / conflictos
9	Saturación de la infraestructura vial y sobrecarga de servicios urbanos.	AMENAZAS / conflictos
10	Fragmentación institucional y dificultades de coordinación intercomunal.	AMENAZAS / conflictos
1	Implementación de gobernanza metropolitana formal (post DS N°84/2025).	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
2	Desarrollo de infraestructura verde como estrategia de resiliencia territorial.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
3	Consolidación como nodo logístico portuario en la macrozona norte-centro.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
4	Potencial de desarrollo de conectividad estratégica hacia Argentina	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
5	Crecimiento del turismo sostenible asociado al borde costero y valle.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
6	Disponibilidad de suelo urbano para expansión planificada.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
7	Implementación de sistemas de transporte metropolitano integrado.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
8	Innovación en planificación urbana sostenible (densificación equilibrada).	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
9	Atracción de población y actividad económica desde otras regiones.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades
10	Posibilidad de reconversión de áreas urbanas subutilizadas.	OPORTUNIDADES/ Potencialidades

	Planificación y Ordenamiento Territorial					Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana					Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial				
Estrategias Reactivas	15	16	16	16	15	13	14	14	14	14	17	17	18	18	17	16	16	17	17	16
Estrategias Ofensivas	16	16	17	17	16	13	13	14	14	14	12	12	14	14	12	12	12	13	13	12
Total fortalezas	31	32	33	33	31	26	27	28	28	28	29	29	32	32	29	28	28	30	30	28

	Planificación y Ordenamiento Territorial					Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana					Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial				
Estrategias Defensivas	15	14	17	17	15	13	13	15	14	13	17	16	17	15	16	14	14	18	15	14
Estrategias Adaptativas	14	13	17	17	15	14	14	16	15	14	13	13	14	14	13	13	13	17	14	13
Total Debilidades	29	27	34	34	30	27	27	31	29	27	30	29	31	29	29	27	27	35	29	27

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir del diagnóstico del estudio, conforme al enfoque metodológico de Ordenación del Territorio propuesto por Domingo Gómez Orea.

3.3.3.2. Factores Críticos

Identificación de los Factores Críticos

El análisis de la Matriz de Interrelación Estratégica FODA permite evaluar la relación entre los factores endógenos del sistema metropolitano (fortalezas y debilidades) y los factores exógenos de carácter prospectivo (oportunidades y amenazas), identificando tanto la existencia como la intensidad de dichos vínculos. En este marco, se consideran factores críticos aquellos temas que concentran un mayor número de correlaciones, especialmente directas, lo que evidencia que el desempeño del sistema metropolitano en estos ámbitos se encuentra fuertemente condicionado por el contexto externo.

Los resultados muestran una alta densidad de interacciones entre la estructura interna del AM LS-CQ y las dinámicas externas, reforzando una lectura sistémica del territorio. No obstante, el análisis también revela que algunos temas operan como ámbitos estructurantes, concentrando impactos sobre múltiples dimensiones estratégicas y condicionando de manera más significativa las decisiones estratégicas futuras.

La selección de los factores críticos se sustenta en los siguientes criterios metodológicos:

- **Sumatoria de valoraciones por tema**: se consideran prioritarios aquellos factores endógenos que presentan mayores valores acumulados en la matriz, reflejando una alta exposición a factores exógenos.
- **Cantidad e intensidad de correlaciones**: los temas que concentran un número elevado de correlaciones directas son interpretados como estratégicamente más relevantes.
- **Carácter transversal**: se priorizan factores que inciden simultáneamente en más de una dimensión estratégica del sistema metropolitano.
- **Capacidad de orientar la toma de decisiones**: los factores críticos deben aportar claridad para la definición de lineamientos, iniciativas y prioridades del Plan Metropolitano.

Fortalezas Endógenas Más Expuestas al Entorno Externo

Se evidencia una concentración significativa en activos ambientales y territoriales estructurales del AM LS-CQ, los cuales presentan una alta exposición tanto a oportunidades como a amenazas externas. Esta condición da cuenta de que las principales ventajas comparativas del sistema metropolitano son, al mismo tiempo, aquellas más sensibles a dinámicas externas de carácter climático, productivo y territorial.

El análisis evidencia una concentración de relaciones en fortalezas vinculadas principalmente a la planificación territorial y a los activos ambientales estructurales, los cuales presentan una alta

exposición tanto a oportunidades como a amenazas externas. Esta condición refleja que los principales soportes del desarrollo metropolitano —en términos económicos, territoriales y ecológicos— se encuentran simultáneamente sujetos a presiones derivadas de dinámicas de crecimiento urbano, cambios productivos y variabilidad ambiental.

Entre las fortalezas con mayor suma de relaciones se identifican:

Tabla 140 Fortalezas endógenas más expuestas al entorno externo

Código	Dimensión	Fortaleza endógena
F-POT-2	Planificación y Ordenamiento Territorial	Rol metropolitano como polo de atracción demográfica y económica
F-POT-3	Planificación y Ordenamiento Territorial	Base económica diversificada (servicios, comercio, industria y logística)
F-POT-4	Planificación y Ordenamiento Territorial	Existencia de suelo disponible en zonas de expansión urbana definidas
F-SAR-3	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Existencia de áreas naturales relevantes con alto valor ecológico
F-SAR-4	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Infraestructura verde-azul con funciones ambientales, urbanas y productivas

Fuente: IDOM

Esta lectura resulta particularmente relevante en tanto estos factores constituyen simultáneamente ventajas comparativas y focos de exposición del sistema, siendo sensibles a dinámicas como la presión sobre el suelo urbano y rural, el cambio climático, la intensificación de actividades productivas y la demanda por nuevos espacios de desarrollo.

Debilidades Endógenas Más Expuestas al Entorno Externo

En el caso de las debilidades, la matriz muestra una elevada concentración de relaciones en factores asociados a problemas estructurales del modelo urbano, brechas de movilidad y desarticulación institucional y ecológica, lo que permite identificar ámbitos donde las presiones externas tienen mayor capacidad de amplificar desequilibrios existentes.

Las debilidades con mayor suma de relaciones corresponden a:

Tabla 141 Fortalezas endógenas más expuestas al entorno externo

Código	Dimensión	Fortaleza endógena
D-POT-3	Planificación y Ordenamiento Territorial	Segregación urbana multidimensional
D-POT-4	Planificación y Ordenamiento Territorial	Descoordinación multinivel y falta de instrumentos vinculantes

Código	Dimensión	Fortaleza endógena
D-MCA-3	Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	Sistema de transporte público fragmentado
D-SAR-3	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Fragmentación de la infraestructura ecológica
D-ICT-3	Identidad y Cohesión Territorial	Desigualdad territorial y brechas en calidad de vida

Fuente: IDOM

Estos factores configuran zonas críticas de vulnerabilidad, en las que amenazas como el crecimiento urbano no regulado, la presión sobre infraestructuras, los riesgos ambientales y la profundización de desigualdades pueden generar efectos acumulativos, afectando la cohesión y funcionalidad del sistema metropolitano.

Factores Exógenos con Mayor Incidencia Estratégica

El análisis de la matriz permite identificar un conjunto acotado de factores exógenos que concentran la mayor cantidad de relaciones —principalmente directas— con los factores endógenos del sistema, configurándose como los principales vectores de incidencia estratégica.

Entre las amenazas con mayor incidencia destacan:

- Intensificación del cambio climático (sequía prolongada y eventos extremos)
- Aumento de riesgos naturales en zonas urbanizadas
- Presión inmobiliaria sobre suelos costeros, rurales y agrícolas de alto valor
- Pérdida de suelo agrícola productivo (especialmente en el valle del Elqui)
- Fragmentación institucional y dificultades de coordinación intercomunal

Por su parte, las oportunidades más influyentes corresponden a:

- Implementación de gobernanza metropolitana formal (post DS N°84/2025)
- Desarrollo de infraestructura verde como estrategia de resiliencia territorial
- Consolidación como nodo logístico portuario en la macrozona norte-centro
- Atracción de población y actividad económica desde otras regiones

Estos resultados confirman que el AM La Serena–Coquimbo enfrenta un escenario donde convergen presiones territoriales y ambientales críticas, junto con oportunidades estructurales de transformación institucional y productiva, configurando un entorno altamente incidente sobre el desempeño del sistema metropolitano.

Pesos Totales por Dimensión

Complementariamente a la identificación de factores con mayores correlaciones individuales, la lectura de los pesos totales por dimensión permite reconocer patrones estructurales de exposición del sistema metropolitano.

Tabla 142 Pesos totales por dimensión (agregados)

Dimensión	Total Fortalezas (∑)	Promedio por enunciado	Total Debilidades (∑)	Promedio por enunciado
Planificación y Ordenamiento Territorial (POT)	160	32,0	154	30,8
Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana (MCA)	137	27,4	141	28,2
Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial (SAR)	151	30,2	148	29,6
Identidad y Cohesión Territorial (ICT)	144	28,8	145	29,0

Fuente: IDOM a partir de Matriz de Interrelación Estratégica FODA (AM LS-CQ).

Estos resultados evidencian que las amenazas de mayor incidencia se concentran en procesos estructurales de presión territorial y riesgo ambiental, particularmente asociados al cambio climático, la ocupación de zonas expuestas y la transformación de suelos productivos, lo que tiende a comprometer la base territorial del sistema. En paralelo, las oportunidades con mayor peso se vinculan a capacidades de reconfiguración estratégica, destacando la gobernanza metropolitana, el rol logístico y la infraestructura verde, configurando un escenario donde los principales desafíos se relacionan con contener presiones críticas, mientras se activan condiciones habilitantes para un desarrollo más integrado y resiliente.

Factores Críticos Estratégicos

A partir de la aplicación de los criterios de interrelación y exposición al entorno externo, los temas estratégicos identificados se agrupan y sintetizan en Factores Críticos, entendidos como ámbitos decisionales clave que estructuran los desafíos y oportunidades del desarrollo futuro del AM LS-CQ, resultando los siguientes:

a) Congestión y dependencia del transporte motorizado (MCA)

b) Sistema de transporte público metropolitano integrado (MCA)

c) Articulación y jerarquización de la red vial metropolitana (MCA)

d) Integración de infraestructura verde azul y resguardo de ecosistemas estratégicos (SAR)

e) Gobernanza y articulación del sistema de planificación metropolitana (POT)

f) Desigualdades territoriales y acceso equitativo a servicios (POT)

g) Integración de infraestructura ecológica y gestión ambiental metropolitana (SAR)

h) Fortalecimiento de la cohesión, identidad territorial y valorización del paisaje (ICT)

i) Gestión integrada del recurso hídrico y adaptación al cambio climático (SAR)

Clasificación de los Factores Críticos

En función de su naturaleza y del tipo de respuesta que requieren, los factores críticos identificados se clasifican en tres grandes categorías:

- Factores Críticos asociados a Iniciativas de Inversión
- Factores Críticos de carácter estratégico y de Gestión Metropolitana
- Factores Críticos que exceden el ámbito metropolitano

Factores Críticos Asociados a Iniciativas de Inversión

Corresponden a aquellos factores cuya resolución o mitigación requiere, principalmente, intervenciones físicas, infraestructurales o territoriales, generalmente asociadas a inversión pública o a la articulación de carteras de proyectos de escala metropolitana.

a) Congestión y dependencia del transporte motorizado (MCA). Incluye la persistencia de patrones de viaje basados en modos motorizados, que incrementan la presión sobre la red vial y deterioran la eficiencia del sistema de movilidad. Su carácter crítico radica en que la saturación de infraestructura y el crecimiento urbano tienden a amplificar esta dependencia, por lo que requiere inversiones estructurantes en jerarquización vial, gestión de demanda y alternativas modales.

b) Sistema de transporte público metropolitano integrado (MCA). Comprende la fragmentación del transporte público, con baja cobertura e insuficiente integración modal y tarifaria, limitando su capacidad para sostener la movilidad cotidiana. Su carácter crítico radica en que la falta de competitividad frente al transporte privado refuerza su baja utilización, por lo que requiere inversiones en infraestructura, flota, intermodalidad y sistemas de integración operativa.

c) Articulación y jerarquización de la red vial metropolitana (MCA). Incluye la insuficiente jerarquización y desarticulación de la red vial, con discontinuidades en la conectividad entre centralidades y localidades. Su carácter crítico radica en que estas brechas reducen la fluidez y la resiliencia del sistema, por lo que requiere inversiones en infraestructura estructurante y mejoramiento de la conectividad intercomunal.

d) Integración de infraestructura ecológica y gestión ambiental metropolitana (SAR). Abarca la limitada capacidad para estructurar el desarrollo sobre activos ambientales estratégicos y asegurar su protección efectiva. Su carácter crítico radica en la fragmentación del sistema ambiental y la baja valorización de residuos, lo que genera impactos acumulativos, por lo que requiere inversiones en infraestructura ambiental, tratamiento y programas de restauración, junto con su articulación en la planificación.

Factores Críticos de Carácter Estratégico y de Gestión Metropolitana

Corresponden a factores que requieren decisiones de planificación, coordinación institucional y gestión integrada, siendo centrales para la efectividad del Plan Metropolitano.

e) Gobernanza y articulación del sistema de planificación metropolitana (POT). Refiere a la aptitud institucional para alinear instrumentos, actores y decisiones intercomunales bajo un marco metropolitano coherente. Su criticidad se vincula a la descoordinación multinivel y al carácter no vinculante de instrumentos, que dificultan la gestión integrada del territorio, exigiendo acuerdos, reglas comunes y mecanismos de conducción metropolitana.

f) Desigualdades territoriales y acceso equitativo a servicios (POT). Considera la forma de expansión y consolidación urbana, la relación urbano-rural y la eficiencia del suelo en función de infraestructura y servicios. Su carácter crítico se explica por su asociación con dinámicas como crecimiento extensivo y presión sobre áreas periurbanas, lo que demanda regulación, directrices metropolitanas y control del desarrollo, además de instrumentos de gestión del suelo.

g) Integración de infraestructura verde-azul y resguardo de ecosistemas estratégicos (SAR). Se refiere a la conectividad y desempeño de la red ecológica como sistema (corredores, quebradas, áreas naturales) y su articulación con el ordenamiento territorial. Su criticidad deriva de la fragmentación y débil articulación de dicha infraestructura, lo que exige coordinación intersectorial, instrumentos de protección y criterios territoriales comunes para evitar discontinuidades y pérdida de funcionalidad.

h) Fortalecimiento de la cohesión, identidad territorial y valorización del paisaje (ICT). Incluye la capacidad de construir una identidad compartida y una lectura integrada del paisaje (borde costero, valles, patrimonio) como soporte de cohesión social y territorial. Se clasifica como estratégico-gestional porque requiere gobernanza cultural-territorial, criterios de puesta en valor y compatibilización de usos para evitar que las transformaciones urbanas deterioren el capital identitario y paisajístico.

Factores Críticos que Exceden el Ámbito Metropolitano

Son aquellos cuya incidencia sobre el AM LS-CQ es significativa, pero cuyo control o resolución escapa en gran medida al ámbito de decisión metropolitano, requiriendo articulación con escalas regionales y nacionales.

i) Gestión integrada del recurso hídrico y adaptación al cambio climático (SAR). Comprende la disponibilidad, gestión y resiliencia del recurso hídrico ante escenarios de sequía y eventos extremos. Se clasifica como supra-metropolitano porque depende de marcos regulatorios, asignación de derechos, gestión de cuencas e inversiones sectoriales a escala regional/nacional; aun así, su condición crítica exige incorporar adaptación y eficiencia hídrica como criterio transversal del plan.

3.3.4. Análisis Prospectivo de Nuevas Áreas

Considerando que el Plan Metropolitano se proyecta a un horizonte de 10 años, resulta necesario trascender el análisis de la situación actual e incorporar una mirada prospectiva del territorio. En este sentido, el capítulo tiene por objetivo identificar áreas susceptibles al desarrollo, a partir de un enfoque que integra variables demográficas, habitacionales y territoriales.

Metodológicamente, el análisis se constituye sobre la base de los antecedentes levantados en el capítulo de Diagnóstico Metropolitano Integrado, considerando tendencias y proyecciones de crecimiento poblacional y de demanda habitacional. A ello se suman variables estructurantes del territorio, tales como disponibilidad, aptitud de suelo, y patrones de densificación y expansión urbana, lo que permite reconocer lógicas de ocupación, consolidación y presión sobre determinados sectores.

Es importante precisar que, dicho ejercicio es de carácter referencial y exploratorio, su delimitación responde a criterios generales de análisis territorial, por lo que su definición precisa requiere el desarrollo de estudios específico y más exhaustivo en la materia.

3.3.4.1. Síntesis de Antecedentes para el Análisis Prospectivo

A continuación, se presenta una síntesis de los principales antecedentes demográficos y habitacionales.

DENSIDAD POBLACIONAL	DENSIDAD POBLACIONAL SOBRE LA HUELLA URBANA **53,18 hab/ha**	El AM LS-CQ presenta una población concentrada mayoritariamente en el continuo urbano, el cual estructura el funcionamiento metropolitano y organiza las principales centralidades, corredores y áreas residenciales del sistema. La densidad sobre la huella urbana permite reconocer **sectores consolidados de alta ocupación**, **áreas intermedias** que otorgan continuidad al tejido urbano y **bordes de menor densidad** asociados a expansión y transición urbano-rural.
CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO	TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL **1,95 %**	El crecimiento demográfico del AM LS-CQ ha sido sostenido y superior al promedio regional, consolidándose como **principal polo de atracción poblacional**. No obstante, en los periodos más recientes se observan señales de desaceleración, en línea con la tendencia nacional. Si bien ambas comunas presentan trayectorias de crecimiento similares, Coquimbo exhibe un dinamismo levemente superior. En conjunto, estas tendencias reflejan un **proceso de concentración urbana progresiva**, reforzando su carácter estructurante y relevando **presiones sobre desarrollo urbano futuro**.
CRECIMIENTO HABITACIONAL	TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL **3,33 %**	El crecimiento habitacional ha sido sostenido y ha consolidado a la conurbación como el principal **foco residencial a nivel regional**. Este proceso se manifiesta de manera diferenciada a escala comunal, con mayor **dinamismo en Coquimbo** y una **trayectoria más estable en La Serena**. El desarrollo residencial combina consolidación urbana y extensión hacia nuevos sectores, planteando la necesidad de orientar la planificación hacia una articulación entre densificación, expansión continua regulada y fortalecimiento de la estructura urbana.

DINÁMICAS INMOBILIARIAS

PROYECTOS INMOBLILIARIOS

36

El desarrollo inmobiliario del AM LS-CQ se concentra mayoritariamente en el área urbana consolidada. La Serena lidera la localización y diversificación de la oferta, mientras que Coquimbo presenta patrones más dispersos. Se observa una oferta diferenciada según nivel socioeconómico, reforzando dinámicas de segmentación territorial. En paralelo, los permisos de edificación evidencian un predominio de viviendas en extensión por sobre edificación en altura, estas últimas distribuidas en la conurbación.

3.3.4.2. Proyecciones en el Horizonte del Plan Metropolitano

Sobre la base del análisis tendencial, se desarrollan proyecciones orientadas a identificar, desde una mirada prospectiva, las áreas susceptibles al desarrollo en el área metropolitana. Este ejercicio considera la evolución estimada de la población y su correspondiente traducción en demanda de suelo urbano. Cabe señalar que, si bien el horizonte del Plan Metropolitano se proyecta al año 2036, la información oficial más actualizada disponible corresponde al Censo 2024, junto a sus proyecciones de población al año 2035. Consideración a su validez estadística, estas proyecciones se adoptan como base para el análisis demográfico prospectivo.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL

1,93 %

Las proyecciones demográficas al año 2035 evidencian la continuidad de un crecimiento sostenido, aunque en desaceleración. Este proceso implica **aproximadamente 120.400 nuevos habitantes en el AM LS-CQ**, lo que se traduce en requerimientos habitacionales y en la necesidad de orientar estratégicamente la respuesta territorial, ya sea mediante procesos de intensificación de uso de suelo del tejido existente o la habilitación de nuevo suelo urbano.

DINÁMICAS INMOBILIARIAS

ESTIMACIÓN DE VIVIENDAS NECESARIAS DE CONSTRUIR

61.550

Bajo el supuesto de mantención de la composición promedio actual de 2,3 habitantes por vivienda, se estima el número de unidades requeridas para absorber el crecimiento poblacional proyectado. A esta demanda se añade el déficit habitacional cuantitativo vigente, que de acuerdo con antecedentes MINVU, incorpora componentes estructurales como viviendas irrecuperables, hogares allegados y situaciones de hacinamiento no ampliable.

En este contexto, se proyecta que al año 2035 el AM LS-CQ requerirá la incorporación de aproximadamente 61.550 nuevas viviendas.

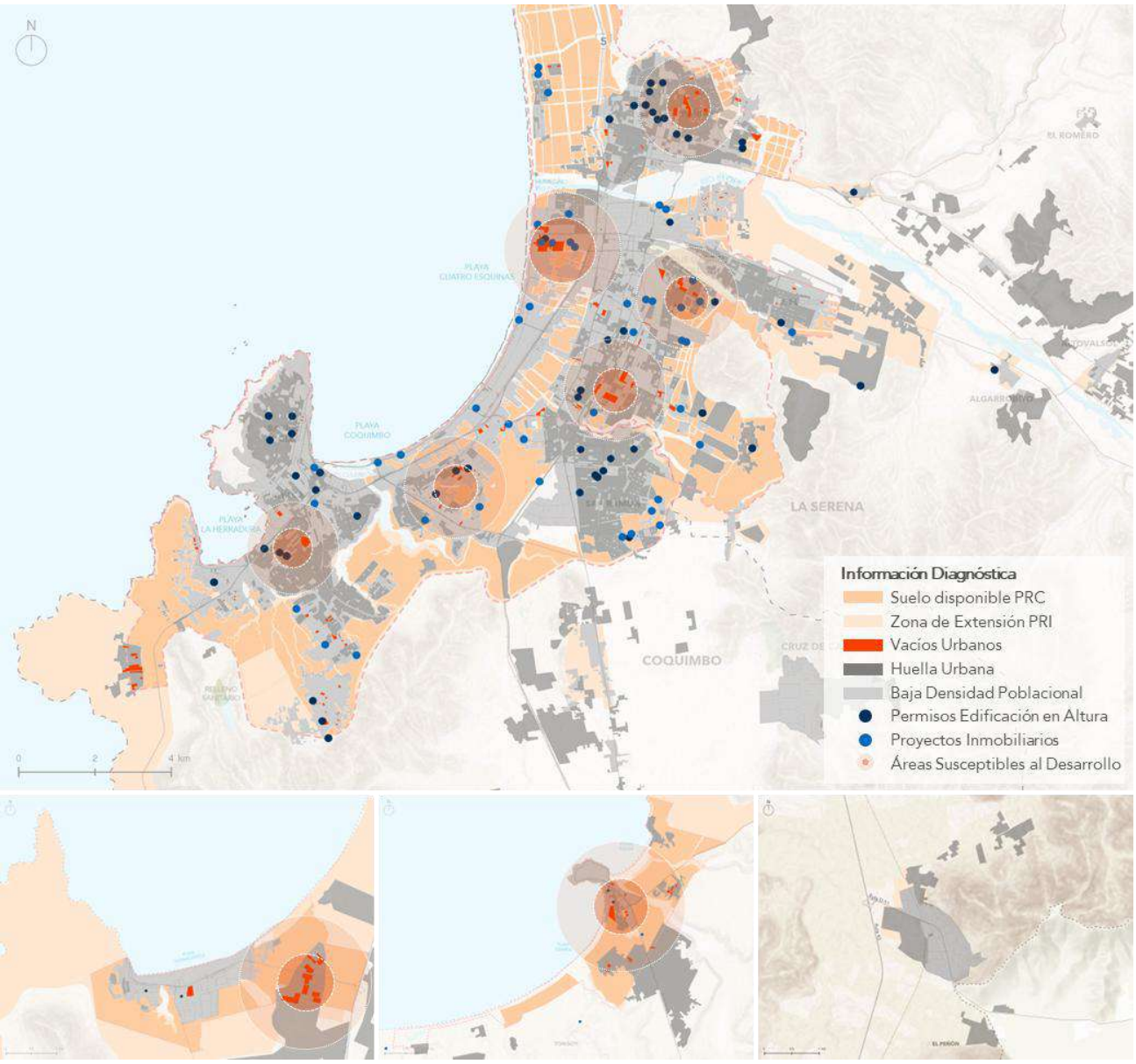
3.3.4.3. Áreas Susceptibles al Desarrollo

El análisis de áreas susceptibles al desarrollo se orienta a identificar, a escala metropolitana, aquellos espacios con mayor potencial para acoger procesos de crecimiento urbano, priorizando dinámicas de consolidación interna. Este ejercicio integra variables territoriales, tales como densidad poblacional, presencia de vacíos urbanos, localización de proyectos inmobiliarios y permisos de edificación en altura. En complemento, se incorpora la evaluación del suelo disponible dentro de los límites urbanos y en áreas de extensión definidas por los Instrumentos de Planificación Territorial, analizando su capacidad de absorción del crecimiento.

La identificación de dichas áreas incorpora, además, criterios de exclusión asociados a condicionantes territoriales. En este sentido, sectores como Las Vegas, pese a su localización estratégica dentro del sistema urbano, son descartados como áreas aptas para el desarrollo debido a la presencia de restricciones ambientales que limitan su ocupación.

En términos espaciales, el analisis evidencia que las áreas con mayor susceptibilidad al desarrollo se concentran en el continuo urbano La Serena-Coquimbo, donde coexisten proyectos inmobiliarios, suelos disponibles y en ciertos casos baja densidad, configurando oportunidades para procesos de consolidación y densificación. Destacan, sectores como Las Compañías, el borde costero y áreas intermedias del continuo urbano.

Ilustración 244 Mapa de Áreas Susceptibles al Desarrollo



Fuente: IDOM

Para efectos cuantitativos, el suelo disponible para procesos de desarrollo, se determina a partir de tres niveles:

- **Vacíos urbanos**[71]: corresponden a sitios eriazos localizados al interior de la huella urbana y dentro del límite urbano vigente. Su identificación considera un umbral mínimo de superficie de 400 m^2 y un máximo de 10 ha aprox. Cabe destacar que, el peso mayoritario de la superficie de vacíos urbanos se concentra en unidades de tamaño entre 1 y 5 ha.
- **Suelo en PRC**: corresponde a áreas sin desarrollo ubicadas al interior de los límites urbanos definidos por los PRC y fuera de la huella urbana. Estos deben contar con condiciones normativas habilitantes para su urbanización. Se excluyen de esta categoría aquellos predios previamente contabilizados en el nivel de vacíos urbanos.
- **Suelo en PRI**: corresponde a áreas sin desarrollo localizadas en zonas de extensión del PRI, asociadas a procesos de crecimiento urbano proyectado. Su cuantificación considera exclusivamente superficies que no han sido contabilizadas en los niveles anteriores (vacíos urbanos y suelo en PRC).

En este ámbito, se observa una amplia disponibilidad de suelo potencial, concentrada principalmente en el interior de los límites urbanos, seguida por áreas de extensión, mientras que los vacíos urbanos presentan un rol más acotado.

Ilustración 245 Esquema de estimación de suelo potencialmente disponible en el área metropolitana

Fuente: IDOM, 2026

[71] Se entiende por **vacíos urbanos** aquellos espacios no edificados, sin uso efectivo al interior de la ciudad (sitios eriazos). Constituyen disfunciones en la estructura urbana, en tanto interrumpen la continuidad del sistema construido, limitan la eficiencia en el uso del suelo y evidencian brechas entre el potencial de urbanización establecido por la planificación territorial y su materialización efectiva. Su intervención representa una oportunidad para impulsar procesos de desarrollo y optimización de la infraestructura existente.

El resultado evidencia que el sistema metropolitano cuenta con holgura significativa para absorber el crecimiento habitacional proyectado y su respectiva demanda habitacional dentro de los límites urbanos, por lo que el principal desafío no radica en la cantidad de suelo disponible, sino en su localización, accesibilidad y condiciones efectivas de desarrollo. En este contexto, los vacíos urbanos constituyen oportunidades para densificación; a su vez, el suelo disponible dentro de los PRC representa la principal reserva para crecimiento continuo.

En cuanto a las áreas de expansión del PRI, aunque son relevantes en capacidad, implican riesgos asociados a mayores costos de urbanización y dependencia del transporte motorizado. En consecuencia, el análisis sugiere priorizar la consolidación del tejido urbano existente y la gestión activa del suelo intraurbano.

3.4. Horizonte Estratégico y Plan de Acción

El presente capítulo establece el horizonte estratégico y el plan de acción del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, constituyendo la fase propositiva del Plan Metropolitano. A partir de los resultados del Diagnóstico Metropolitano Integrado y de su síntesis, este apartado traduce los principales desafíos, brechas y oportunidades territorialmente relevantes en una visión compartida de desarrollo, acompañada de lineamientos y objetivos estratégicos orientados a guiar la acción pública de escala metropolitana.

Ilustración 246 Esquema General del Flujo Metodológico para la definición del Plan Metropolitano

Fuente: IDOM

Su construcción se desarrolló mediante una metodología secuencial e integradora, orientada a transitar desde la lectura de la complejidad territorial hacia la definición de orientaciones estratégicas compartidas.

Tal como se representa en la ilustración anterior, el proceso se estructura en etapas interrelacionadas. En primer lugar, se identificaron los principales desafíos de escala metropolitana, a partir de la lectura integrada del diagnóstico, reconociendo fenómenos y problemáticas socioterritoriales. Posteriormente, dichos desafíos fueron sistematizados en dimensiones estratégicas de análisis, permitiendo agrupar desafíos y oportunidades en factores críticos, según afinidades temáticas y relaciones funcionales.

En una tercera etapa, se avanzó en la construcción de la visión metropolitana, entendida como una imagen objetivo consensuada. Dicha visión se sustenta en las dimensiones estratégicas trabajadas y se nutre tanto del análisis técnico como de las instancias de participación y validación desarrolladas durante el proceso. Finalmente, la visión se traduce en lineamientos y objetivos estratégicos que estructuran un plan de acción, que sustentarán la base conceptual para la posterior definición de iniciativas metropolitanas.

3.4.1. Visión e Imagen Objetivo del AM LS-CQ

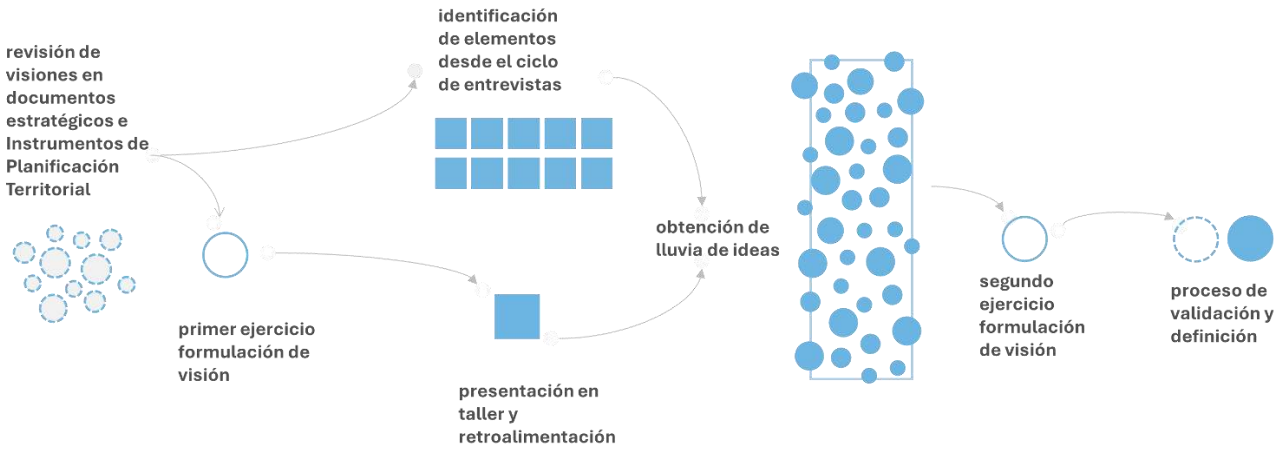
La definición de la visión y la imagen objetivo del AM LS-CQ constituye un hito central del Horizonte Estratégico del plan metropolitano, en cuanto establece un marco compartido y orientador para la acción pública a escala metropolitana. Este proceso permitió proyectar, a un horizonte temporal de 10 años (2036), una imagen objetivo consensuada del AM LS-CQ, que integra de manera coherente la identidad territorial, la sostenibilidad ambiental y el valor ecológico, junto con la movilidad y la estructura urbano-rural del territorio.

La visión construida responde a los principales desafíos territoriales actuales y futuros, y orienta las decisiones de planificación, inversión y gobernanza, promoviendo un desarrollo metropolitano equilibrado, articulado y sostenible, capaz de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fortalecer su inserción dentro del sistema regional.

3.4.1.1. Proceso Metodológico

El proceso de formulación de la visión se desarrolló mediante una metodología participativa y progresiva, combinando análisis técnicos y procesos de co-construcción con actores clave. Este incluyó instancias de trabajo colaborativo en los Talleres N°1, N°2 y N°3 del Plan Metropolitano, así como mecanismos complementarios de validación, entre ellos un formulario online dirigido a actores clave, lo cual permitió recoger percepciones, sugerencias de ajuste ajustes e identificar consensos sobre la visión.

Ilustración 247 Esquema del flujo metodológico para la construcción de la visión metropolitana



Fuente: IDOM

Desarrollo de la Visión

Como se mencionó antes, el proceso de formulación de la visión metropolitana se nutrió de desde instancias de participación, reflexión y validación, a partir de las cuales se identificaron los siguientes aspectos clave:

Taller N°1 – Construcción Borrador Inicial de la Visión Metropolitana

Para elaborar la primera versión borrador de la visión metropolitana, se revisaron las de visiones formuladas en los principales instrumentos de planificación vigentes en el AM LS-CQ. Este proceso consistió en recopilar, sistematizar y contrastar las distintas visiones y sus enfoques, con el propósito de identificar los conceptos recurrentes, énfasis temáticos y orientaciones de desarrollo presentes a nivel regional e intercomunal.

A partir de un lectura integrada, se construyó una primera versión de visión con las principales aspiraciones territoriales, configurando una base de referencia para su posterior discusión y ajuste desde los participantes del Taller N°1. (Para más antecedentes, ver Síntesis Dinámica N 2: Construcción de la Visión del AM LS-CQ y el reporte en Anexos Proceso Participativo Taller N°1)

Taller N°2 – Ajuste Conceptual y Estratégico de la Visión

Durante el Taller N°2 se puso énfasis en fortalecer y precisar la visión, incorporando los principales aspectos y conceptos levantados en el Taller N°1 y en las entrevistas realizadas a actores clave del territorio. En este proceso, la visión se enriqueció mediante la integración de conceptos prospectivos fundamentales, asociados a la localización estratégica del AM LS-CQ, la movilidad eficiente, las vocaciones productivas, la resiliencia territorial, el reconocimiento de las infraestructuras ecológicas, el patrimonio cultural, la articulación urbano-rural y el acceso equitativo a oportunidades. Asimismo, adquirió especial relevancia la incorporación del agua como elemento estructurante del territorio, trascendiendo su condición de recurso hídrico para ser comprendida como soporte ecológico, paisajístico y cultural. Este enfoque se complementó con una mirada centrada en el bienestar de las personas como principio integrador de la visión.

Adicionalmente, se reforzó la incorporación de atributos identitarios propios del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo —tales como su localización en el centro norte del país y la presencia de un sistema costero de alto valor ambiental y productivo—, otorgando mayor especificidad territorial a la visión. Finalmente, se acordó la necesidad de sintetizar las principales temáticas prospectivas en un conjunto acotado de conceptos clave, con el propósito de mejorar la claridad del relato, evitar redundancias y orientar de manera más precisa el mensaje estratégico del plan. (Para más detalle revisar el reporte N°2 en Anexo Proceso Participativo Taller N°2)

Formulario de Validación Técnica – Precisión Territorial y Operativa

La instancia de validación mediante formulario en línea permitió recoger observaciones finales de los equipos técnicos, orientadas principalmente a precisar conceptos clave y reforzar la coherencia territorial de la visión. En este proceso, se relevó la necesidad de simplificar el lenguaje conceptual, incorporar explícitamente un enfoque de gobernanza colaborativa y multinivel, y avanzar no solo en la garantía de acceso a oportunidades de desarrollo, sino también en la capacidad del territorio para generarlas activamente. Este énfasis permitió consolidar la equidad territorial como un principio estructurante del modelo de desarrollo del AM LS-CQ. (Para más detalle revisar el reporte N°3 en Anexo Proceso Participativo Taller N°3)

Las observaciones recogidas posibilitaron ajustar los últimos aspectos conceptuales de la visión, logrando una formulación más clara, consistente y factible, alineada con las capacidades institucionales y los instrumentos disponibles para la gestión metropolitana. De este modo, se consolida una imagen objetivo de un territorio cohesionado, integrado, resiliente y equitativo, estructurado sobre un sistema polinucleares radicular que articula relaciones urbano-rurales funcionales, una movilidad eficiente y una gobernanza colaborativa y multinivel.

3.4.1.2. Propuesta Visión e Imagen Objetivo

La siguiente visión sintetiza el consenso alcanzado mediante el proceso de co-construcción entre los distintos actores y equipos participantes en la formulación del presente Plan Metropolitano:

Visión Metropolitana

"El Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo es un **sistema territorial** **cohesionado** que, **desde su ubicación estratégica en el Centro Norte del país,** contribuye al progreso regional y al bienestar de sus habitantes y visitantes.

Impulsa su desarrollo sostenible y **vocaciones productivas** **mediante un modelo territorial integrado** **que resguarda infraestructuras ecológicas, reconoce el agua como elemento esencial y** **fortalece la identidad local de su borde costero, valles transversales y patrimonio cultural.**

Con una gobernanza metropolitana colaborativa, multinivel y orientada a la acción, **se conducen las relaciones urbanas-rurales con estrategias sólidas de planificación resiliente,** **que optimizan y gestionan los usos del suelo** **articulados por una red de movilidad eficiente,** **propiciando equidad en el acceso a oportunidades de desarrollo presentes y futuras."**

Dimensiones de análisis:

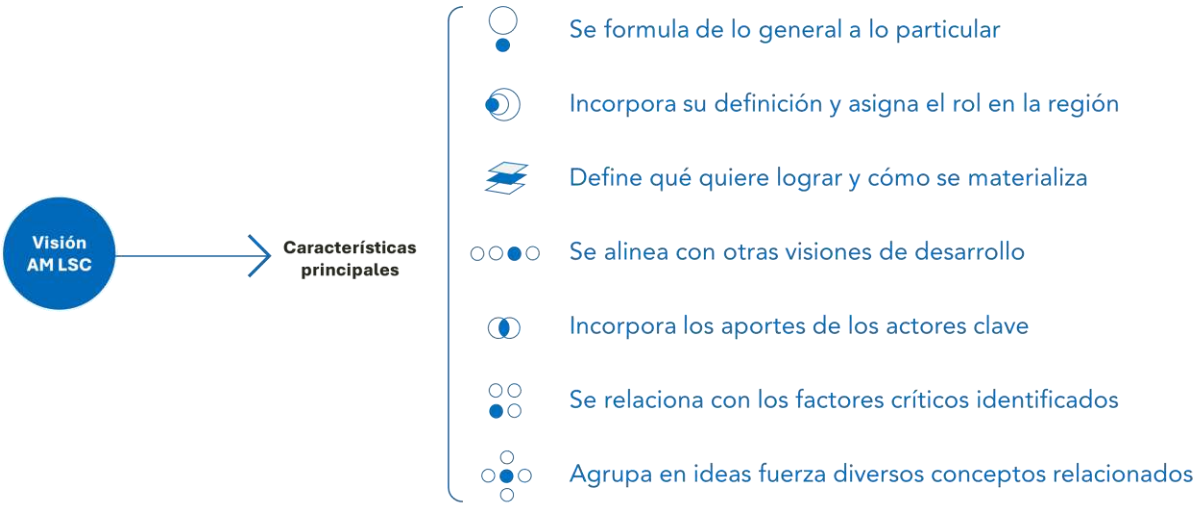
- Planificación y Ordenamiento Territorial
- Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana
- Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial
- Identidad y Cohesión Territorial

Características de la Visión del AM LS-CQ

La formulación de la visión del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo, redactada como declaración de futuro en tiempo presente, se estructura de manera progresiva. Avanza desde una definición general del territorio hacia elementos más específicos que precisan su orientación estratégica. En este proceso, la visión no solo describe qué es el sistema metropolitano, sino que también explicita el rol que cumple dentro del contexto regional, posicionándolo en función de sus ventajas territoriales y proyección. Asimismo, establece con claridad qué se busca alcanzar a largo plazo y de qué manera ese propósito se concreta, integrando dimensiones clave del desarrollo que permiten traducir la visión en lineamientos y acciones estratégicas coherentes. A su vez, la visión se construye como un instrumento articulador, en tanto se alinea con otras visiones y marcos de desarrollo existentes, asegurando coherencia a nivel regional y sectorial. Asimismo, este enfoque incorpora de forma activa los aportes de los actores clave, recogiendo visiones consensuadas y fortaleciendo su legitimidad.

Por otra parte, se vincula directamente con los factores críticos previamente identificados, garantizando pertinencia estratégica, y sintetiza múltiples conceptos en ideas fuerza que facilitan su comprensión y comunicación. De este modo, la visión se configura como una expresión integradora, que ordena y proyecta el desarrollo metropolitano de manera clara y compartida.

Ilustración 248 Esquema Metodológico de formulación de la Visión del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

En este sentido, la visión sintetiza múltiples conceptos en ideas fuerza claras y articuladas, permitiendo condensar la complejidad inherente al sistema metropolitano en un conjunto acotado de enunciados estratégicos que orientan su desarrollo. Estas ideas fuerza actúan como ejes interpretativos que dan coherencia al conjunto de componentes de la visión, facilitando su lectura transversal y su comprensión por parte de diversos actores. De este modo, sirven como base para desagregar y contextualizar los distintos ámbitos específicos de intervención —como planificación, movilidad, sostenibilidad e identidad—, asegurando que cada uno de ellos se vincule de manera directa con un propósito común y compartido.

COHESIONADO

- Territorio integrado que se complementa entre sí y aborda coordinadamente las dinámicas compartidas.

UBICACIÓN ESTRATÉGICA

- Localización privilegiada que conecta el norte minero con la capital nacional.

BIENESTAR

- Que considera calidad de vida, equidad territorial, acceso a servicios y resiliencia territorial.

PLANIFICACIÓN RESILIENTE

- Que promueve una planificación resiliente a escala metropolitana, mediante esquema de integración y coordinación entre actores, instrumentos y sistemas territoriales.

VOCACIONES PRODUCTIVAS

- Que considera industria minera, actividad agrícola, turismo, dinámica pesquera y portuaria, interés astronómico.

RED DE MOVILIDAD EFICIENTE

- Que incluye infraestructura vial multimodal destinada a los automóviles particulares, transporte público e infraestructuras para la movilidad activa.

INFRAESTRUCTURAS ECOLÓGICAS

- Aquellas relacionadas con las infraestructuras verdes y azules, tales como quebradas, humedales, playas, desembocaduras de ríos, etc.

IDENTIDAD

- Que incluye centros históricos, patrimonio cultural y arqueológico, zonas típicas, valles y paisajes.

Imagen Objetivo

La imagen objetivo del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo es la representación espacial de su visión metropolitana, donde la estructura territorial se proyecta y organiza de manera integrada, coherente y funcional, superando lógicas de crecimiento disperso y fragmentado. En atención a su modelo territorial polinuclear radicular, se establece como prioridad un **ordenamiento espacial estratégico** que marque un punto de inflexión en las dinámicas actuales de expansión urbana. Si bien el fortalecimiento de centralidades funcionales es un horizonte de largo plazo, la imagen objetivo enfatiza, en esta etapa, la necesidad de reconfigurar el patrón de desarrollo, promoviendo un uso más eficiente del suelo urbano interior, la consolidación de áreas existentes y la contención del crecimiento extensivo que genera presiones sobre el entorno rural y debilita las relaciones funcionales del sistema. En este marco, la compacidad urbana se expresa en la definición de límites de contención, procesos de densificación y consolidación interna que reducen la fragmentación del tejido urbano y resguardan el suelo agrícola y las áreas rurales productivas.

En coherencia con este enfoque, la imagen objetivo plantea una transformación del patrón de crecimiento reciente —extensivo, fragmentado y predominantemente lineal— hacia una estructura territorial más compacta, continua y articulada, organizada en torno a ejes estructurantes y relaciones funcionales más equilibradas. La estructura ambiental se reconoce como soporte estratégico del modelo, integrando el sistema hídrico del río Elqui, los humedales, el borde costero, las quebradas y los valles transversales, junto con suelos agrícolas y ecosistemas asociados. Sobre esta base, se promueve la consolidación de una red de infraestructura verde-azul que articula estos elementos mediante soluciones basadas en la naturaleza, incorporando parques urbanos y corredores ecológicos que refuerzan la resiliencia territorial.

Bajo esta lógica, el componente radicular del modelo se expresa en la reorganización de los flujos territoriales, reduciendo la dependencia de patrones centrípetos hacia la conurbación principal (La Serena y Coquimbo) mediante la diversificación de conexiones y el fortalecimiento de la accesibilidad transversal. Esta estructura se sustenta en una red de movilidad metropolitana integrada y multimodal que mejora la articulación interna de la conurbación y su conexión con el hinterland, optimizando la accesibilidad y la integración funcional del sistema. Finalmente, desde la dimensión de identidad y cohesión territorial, la imagen objetivo promueve la puesta en valor y revitalización de espacios históricos y áreas emblemáticas —particularmente zonas típicas y concentraciones culturales—, consolidando un paisaje metropolitano reconocible que fortalece la identidad, la apropiación del territorio y la cohesión del sistema urbano en su conjunto.

A continuación, se presenta la imagen objetivo del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo.

Tabla 143 Imagen Objetivo AM LS-CQ

Fuente: IDOM.

3.4.2. Lineamientos Estratégicos y Objetivos

La formulación de los lineamientos estratégicos y objetivos se desarrolló también mediante un proceso progresivo que avanza desde definiciones generales hacia orientaciones más específicas, permitiendo traducir la visión e imagen objetivo en directrices operativas para las futuras gestiones y acciones metropolitanas.

3.4.2.1. Lineamiento Estratégicos y Objetivos Asociados

Los lineamientos estratégicos del Plan Metropolitano del AM LS-CQ se estructuran en torno a cuatro las mismas dimensiones estratégicas analizadas; Planificación y Ordenamiento Territorial; Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana; Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial; Identidad y Cohesión Territorial, las cuales agrupan los principales desafíos y oportunidades del sistema metropolitano. Cada lineamiento incorpora un objetivo estratégico claramente definido, concebido como un marco orientador para la toma de decisiones metropolitanas, el enfoque de las inversiones y la articulación interinstitucional.

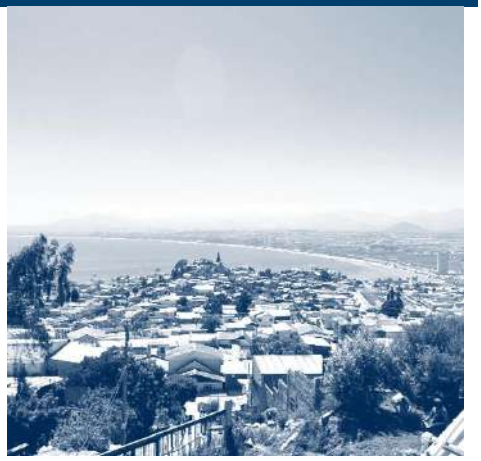
De este modo, se establecen **nueve lineamientos estratégicos**[72] con sus respectivos objetivos asociados, que conforman el marco estratégico del Plan Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo y orientan, de manera coherente y validada, la posterior formulación de iniciativas que componen la cartera metropolitana.

Dimensión Planificación y Ordenamiento Territorial

Lineamiento 1: Planificación Integrada del Territorio

Objetivo:

Desarrollar un modelo de planificación urbana y territorial que articule de forma coherente las escalas comunal y metropolitana, promoviendo un uso eficiente del suelo, la protección de áreas estratégicas y la integración funcional entre zonas urbanas, rurales y naturales.



[72] Estos fueron construidos de manera iterativa y validada, donde se integraron insumos levantados desde los procesos participativos.

Lineamiento 2: Desarrollo con Equidad Metropolitana

Objetivo:

Reducir las brechas socio territoriales mediante la distribución estratégica y equitativa de servicios, equipamientos e infraestructuras, que brinden bienestar y oportunidades en igualdad de condiciones para todas las personas.

Dimensión Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Lineamiento 3: Conectividad Estratégica Nacional

Objetivo:

Fortalecer la conectividad del AM LS-CQ a escala nacional, mediante el mejoramiento y articulación de los ejes viales estructurantes y su conexión con infraestructuras estratégicas del sistema portuario y aeroportuario.

Lineamiento 4: Infraestructura Vial Metropolitana

Objetivo:

Desarrollar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada que garantice la conectividad entre centralidades y localidades, mejore la fluidez del tránsito y fortalezca la resiliencia y continuidad del sistema vial.

Dimensión Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Lineamiento 5: Transporte Público y Movilidad Activa

Objetivo:

Consolidar un sistema de transporte público eficiente, accesible y con cobertura metropolitana, complementado con iniciativas de movilidad activa que fomenten modos de desplazamiento no motorizados.

Dimensión Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

Lineamiento 6: Puesta en valor y resguardo de recursos naturales

Objetivo:

Reconocer y fomentar el resguardo de los ecosistemas estratégicos del área metropolitana —humedales, quebradas, recursos hídricos, borde costero y suelos agrícolas— como soporte ecológico del territorio y base para un desarrollo sostenible.

Lineamiento 7: Resiliencia Territorial y Gestión del Riesgo

Objetivo:

Fortalecer la capacidad adaptativa del territorio frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático, mediante una planificación preventiva, infraestructura resiliente y estrategias de mitigación y gestión del riesgo.

Dimensión Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

Lineamiento 8: Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos

Objetivo:

Implementar un sistema metropolitano de gestión integral de residuos sólidos, con enfoque en la economía circular, eficiencia operativa y corresponsabilidad ciudadana, que minimice impactos ambientales en el sistema metropolitano.

Dimensión Identidad y Cohesión Territorial

Lineamiento 9: Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana

Objetivo:

Reforzar la identidad compartida del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo mediante la puesta en valor de su patrimonio cultural, natural y paisajístico, promoviendo el sentido de pertenencia, la cohesión social y la integración simbólica entre sus comunidades.

3.4.3. Matriz con Lineamientos y Objetivos

El presente apartado sintetiza los lineamientos estratégicos y sus objetivos asociados, en una matriz que permite visualizar su coherencia interna y su aporte a la Visión Metropolitana del AM LS-CQ. Esta matriz constituye un instrumento de referencia para articular la formulación de iniciativas, orientar la priorización de acciones y facilitar la coordinación institucional en la implementación del Plan Metropolitano, asegurando la trazabilidad entre los desafíos críticos y la visión, con los lineamientos y objetivos estratégicos.

Tabla 144 Matriz de Lineamientos y Objetivos

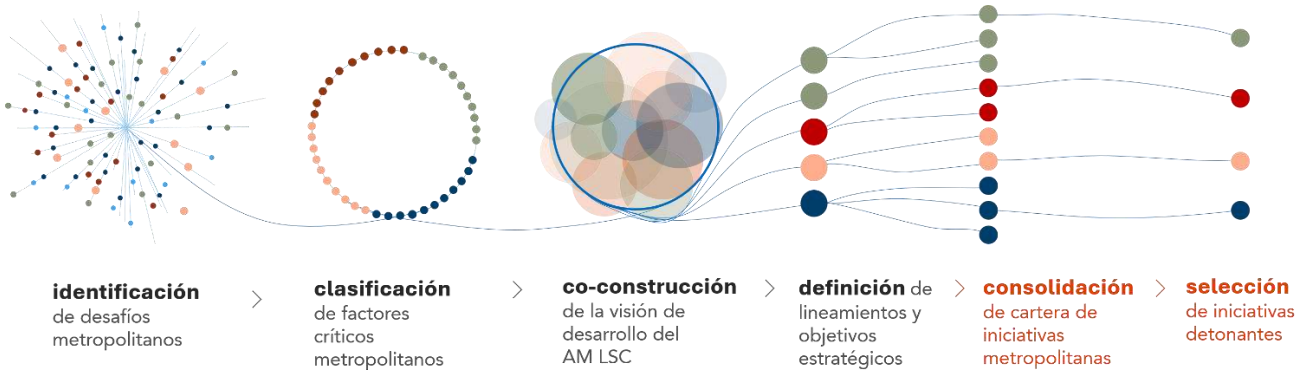
Diagnóstico (Principales Brechas)	Dimensión	Factor Crítico	Lineamiento	Objetivo
Fragmentación institucional y débil articulación entre escalas comunal y metropolitana, con instrumentos no integrados y baja coherencia en la gestión territorial.	Planificación y Ordenamiento Territorial	Gobernanza y articulación del sistema de planificación metropolitana	L1. Planificación Integrada del Territorio	Desarrollar un modelo de planificación urbana y territorial que articule de forma coherente las escalas comunal y metropolitana, promoviendo un uso eficiente del suelo, la protección de áreas estratégicas y la integración funcional entre zonas urbanas, rurales y naturales.
Desigualdades socio-territoriales, con concentración de servicios y equipamientos en áreas centrales y déficit en periferias y sectores rurales.	Planificación y Ordenamiento Territorial	Desigualdades territoriales y acceso equitativo a servicios	L2. Desarrollo con Equidad Metropolitana	Reducir las brechas socio territoriales mediante la distribución estratégica y equitativa de servicios, equipamientos e infraestructuras, que brinden bienestar y oportunidades en igualdad de condiciones para todas las personas.
Congestión en ejes estructurantes y dependencia del transporte motorizado, con limitada integración modal y baja eficiencia del sistema de movilidad.	Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	Congestión y dependencia del transporte motorizado	L3. Conectividad Estratégica Nacional	Fortalecer la conectividad del AM LS-CQ a escala nacional, mediante el mejoramiento y articulación de los ejes viales estructurantes y su conexión con infraestructuras estratégicas del sistema portuario y aeroportuario
Fragmentación de la red vial y discontinuidades en la conectividad intercomunal, con ausencia de jerarquización y vulnerabilidad ante eventos críticos.	Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	Articulación y jerarquización de la red vial metropolitana	L4. Infraestructura Vial Metropolitana	Desarrollar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada que garantice la conectividad entre centralidades y localidades, mejore la fluidez del tránsito y fortalezca la resiliencia y continuidad del sistema vial.
Sistema de transporte público fragmentado, con baja cobertura, escasa integración tarifaria y limitada complementariedad con modos activos.	Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	Sistema de transporte público metropolitano integrado	L5. Transporte Público y Movilidad Activa	Consolidar un sistema de transporte público eficiente, accesible y con cobertura metropolitana, complementado con iniciativas de movilidad activa que fomenten modos de desplazamiento no motorizados.
Degradación y fragmentación de ecosistemas estratégicos por expansión urbana, con débil integración de infraestructura verde-azul en la planificación.	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Integración de infraestructura verde azul y resguardo de ecosistemas estratégicos	L6. Puesta en valor y resguardo de recursos naturales	Reconocer y fomentar el resguardo de los ecosistemas estratégicos del área metropolitana —humedales, quebradas, recursos hídricos, borde costero y suelos agrícolas— como soporte ecológico del territorio y base para un desarrollo sostenible.
Exposición a riesgos naturales y efectos del cambio climático, con limitada incorporación del riesgo en planificación e infraestructura.	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Gestión integrada del recurso hídrico y adaptación al cambio climático	L7. Resiliencia Territorial y Gestión del Riesgo	Fortalecer la capacidad adaptativa del territorio frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático, mediante una planificación preventiva, infraestructura resiliente y estrategias de mitigación y gestión del riesgo
Dependencia de disposición final de residuos y baja valorización, con limitada gestión integral y presión ambiental sobre el sistema territorial.	Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	Integración de infraestructura ecológica y gestión ambiental metropolitana	L8. Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos	Implementar un sistema metropolitano de gestión integral de residuos sólidos, con enfoque en la economía circular, eficiencia operativa y corresponsabilidad ciudadana, que minimice impactos ambientales en el sistema metropolitano.
Débil consolidación de identidad metropolitana, con baja valorización del patrimonio y escasa integración simbólica entre territorios y comunidades.	Identidad y Cohesión Territorial	Fortalecimiento de la cohesión, identidad territorial y valorización del paisaje	L9. Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana	Reforzar la identidad compartida del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo mediante la puesta en valor de su patrimonio cultural, natural y paisajístico, promoviendo el sentido de pertenencia, la cohesión social y la integración simbólica entre sus comunidades.

Fuente: IDOM, elaboración propia a partir del diagnóstico del estudio.

3.5. Cartera de Iniciativas Metropolitanas

A partir del proceso de co-construcción de la visión metropolitana del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo y de la definición de lineamientos/objetivos estratégicos, orientados a abordar los principales desafíos territoriales y factores críticos, el presente capítulo consolida la cartera de iniciativas metropolitanas. Esta cartera tiene por objetivo conducir, en un horizonte temporal de 10 años (al 2036), la inversión pública y las acciones de gestión necesarias para la implementación del Plan Metropolitano.

Ilustración 249 Esquema Metodológico - Cartera de Iniciativas Metropolitanas



Fuente: IDOM

3.5.1. Características de una Iniciativa Metropolitana

El concepto de lo metropolitano se entiende como una forma de organización territorial basada en la interdependencia funcional entre comunas, donde las dinámicas cotidianas de movilidad, acceso a servicios, localización de actividades y uso del suelo operan de manera integrada. Desde esta perspectiva, lo metropolitano expresa la necesidad de planificar, gestionar y tomar decisiones de forma coordinada, con criterios comunes y con una gobernanza capaz de conducir acuerdos estables.

En este marco, la cartera del Plan Metropolitano considera la identificación de un conjunto acotado de iniciativas caracterizadas por su capacidad de generar impactos significativos en la escala territorial, habilitar procesos de transformación y articular otras inversiones asociadas. En este sentido, tanto para la conformación de la presente cartera, así como para la incorporación progresiva de nuevas iniciativas en el futuro, se consideran como iniciativas metropolitanas aquellas que, en función de su alcance, objetivos e impacto, cumplen con un conjunto de características estratégicas orientadas a asegurar su pertinencia y aporte a la escala metropolitana.

De esta forma, una iniciativa metropolitana deberá alinearse con los siguientes criterios:

- **Alcance territorial:** La iniciativa, independientemente de su localización específica, debe generar efectos que trasciendan el ámbito comunal, involucrando directa o indirectamente a las comunas de La Serena y Coquimbo, y articulando tanto áreas urbanas como rurales. En el caso de iniciativas de alcance predominantemente local, estas deberán inscribirse en una lógica de red, sistema o complementariedad territorial, de manera que su implementación contribuya al logro de objetivos de escala metropolitana.
- **Alineación institucional:** La iniciativa deberá contar con un grado de articulación intermunicipal e intersectorial, expresado en acuerdos, instrumentos de coordinación o compromisos entre los actores involucrados en su formulación, desarrollo e implementación. Este atributo busca promover soluciones integrales, evitar duplicidades y responder a intereses compartidos, fortaleciendo la gobernanza metropolitana y la coordinación del sistema territorial.
- **Vínculo con instrumentos:** La iniciativa deberá aportar de manera estratégica a la configuración del sistema metropolitano en función del modelo territorial definido y, para facilitar su implementación, deberá resguardar su coherencia con los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). No obstante, en aquellos casos en que se evidencien incompatibilidades con el marco regulatorio vigente —derivadas de brechas de origen o inconsistencias respecto de la escala metropolitana—, estas deberán ser analizadas de manera coordinada, a fin de evaluar e impulsar los posibles ajustes necesarios para su adecuada materialización.
- **Relación con lineamientos:** La iniciativa deberá contribuir de manera directa o indirecta al cumplimiento de uno o más lineamientos y objetivos estratégicos del Plan Metropolitano, asegurando coherencia con el marco estratégico definido. Asimismo, deberá evitar generar contradicciones o externalidades negativas sobre otras iniciativas de la cartera, favoreciendo una lógica de complementariedad y articulación entre proyectos.

3.5.2. Proceso de Sistematización y Definición de Iniciativas

El proceso de identificación de iniciativas se fundamenta en la detección, análisis y selección de propuestas de inversión que responden a criterios de escala, impacto y alineación estratégica. A partir de este proceso, se consolidó un universo inicial de iniciativas provenientes de diversas fuentes institucionales y técnicas, incluyendo carteras sectoriales y municipales, estudios previos y aportes levantados en instancias participativas. Dicho universo fue sometido a un proceso progresivo de análisis y sistematización, mediante la aplicación de filtros orientados a asegurar su pertinencia, coherencia y aporte efectivo a la escala metropolitana.

En una primera etapa, se consolidó una matriz base que integra el universo total de iniciativas identificadas, alcanzando un total de 992 iniciativas distribuidas en ambas comunas. Este conjunto

inicial constituye el insumo de partida para el proceso de depuración, ajuste y reformulación de iniciativas, permitiendo identificar aquellas con mayor potencial de contribuir a la configuración de una cartera de alcance metropolitano.

La construcción de este universo se realizó a partir del flujo metodológico indicado en el capítulo de identificación de iniciativas de inversión, integrando diversas fuentes institucionales y técnicas. Entre estas se consideran las cartera de proyectos de ambos municipios, las iniciativas levantadas desde las Secretarías Ministeriales (SEREMI), estudios y ejercicios técnicos previos relevantes[73]. Adicionalmente, se incorporaron los aportes recogidos desde los procesos participativos, permitiendo complementar la base técnica con visiones y demandas de actores clave. Este enfoque multisectorial permitió consolidar un universo amplio y representativo de iniciativas, reflejando tanto las prioridades institucionales como los desafíos identificados a nivel metropolitano.

A partir de este universo inicial, se aplicó una secuencia de tres filtros sucesivos, permitiendo transitar desde un conjunto heterogéneo de propuestas hacia una cartera más integrada, pertinente y alineada con los lineamientos definidos. Estos filtros son los siguientes:

1. **Filtro de alcance territorial:** En una primera etapa, se evaluó el alcance e impacto territorial de cada iniciativa, con el objetivo de identificar aquellas con carácter metropolitano. Este criterio consideró tanto iniciativas que involucran directamente a las comunas de La Serena y Coquimbo, como aquellas que, pese a su localización específica, presentan potencial de integrarse a una lógica de sistema o red, generando en conjunto impactos a escala metropolitana. Este último caso se vincula principalmente a iniciativas que, analizadas de manera individual, presentan un alcance local limitado, pero que adquieren relevancia estratégica al articularse con otras iniciativas de naturaleza similar. En concordancia con este criterio, se excluyeron aquellas iniciativas estrictamente locales y de pequeña escala, tales como mejoramientos puntuales de vías o plazas, sedes sociales, equipamientos comunitarios menores o intervenciones acotadas de conservación de espacios públicos, entre otras, que no contribuyen de manera sustantiva a la estructuración del sistema metropolitano.

[73] Cartera de Arranque: Temas e Iniciativas de interés Área Metropolitana La Serena – Coquimbo (GORE, 2025); Plan de Acción del Área Metropolitana La Serena - Coquimbo (BID, 2018); Política Regional de Desarrollo Urbano Región de Coquimbo 2030 (GORE, 2017); Desarrollo Urbano y el Cambio Climático: Huella Urbana Actual e Histórica, Escenarios de Crecimiento Urbano y Estudios Básicos sobre Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en la conurbación La Serena/Coquimbo (SUBDERE, 2016); Estudio base para Plan Metropolitano de Infraestructura para la Movilidad y Espacio Público (GORE, 2024).

2. **Filtro de vinculación con lineamientos estratégicos:** En un segundo momento, se analizó la contribución de las iniciativas a los lineamientos y objetivos estratégicos definidos en el Plan Metropolitano, evaluando su coherencia con la visión de desarrollo propuesta. En este proceso, se priorizaron aquellas iniciativas que aportan, de manera directa o indirecta, al cumplimiento de uno o más lineamientos estratégicos, asegurando su alineación con los desafíos metropolitanos priorizados. Por el contrario, se descartaron iniciativas que, aun presentando relevancia sectorial o local, no evidencian una contribución clara a la estrategia metropolitana. Entre estas se encuentran principalmente proyectos asociados a redes de servicios básicos (como extensión de redes sanitarias o eléctricas) y ciertos equipamientos sectoriales que, si bien resultan necesarios a escala local, no cumplen un rol articulador o estructurante dentro del sistema territorial metropolitano.
3. **Agrupación y reformulación de iniciativas:** En una tercera etapa, las iniciativas resultantes de los filtros anteriores fueron objeto de un proceso de agrupación, fusión y reformulación, orientado a configurar propuestas de mayor integralidad, coherencia y alcance territorial. Este proceso permitió consolidar iniciativas inicialmente dispersas o fragmentadas en proyectos estratégicos de mayor escala, capaces de abordar problemáticas complejas desde una perspectiva sistémica. De este modo, se avanzó hacia la definición de iniciativas estructurantes con capacidad de articular inversiones y generar sinergias entre sectores.

Para llevar a cabo este proceso, se elaboró una matriz que contiene dicho universo de Iniciativas Metropolitanas y los filtros aplicados. Esto se ejemplifica en el siguiente esquema:

Ilustración 250 Ejemplo de matriz para la definición de iniciativas

Fuente: IDOM

Como resultado de los filtros descritos, se avanzó progresivamente desde el universo inicial de 992 iniciativas hacia un conjunto más acotado y pertinente desde una perspectiva metropolitana. En primer lugar, se identificó que 399 iniciativas presentan un alcance metropolitano o cuentan con potencial para integrarse a una lógica de sistema o de red, evidenciando su capacidad de aportar a la articulación territorial del Área Metropolitana. Posteriormente, a partir del análisis de su coherencia estratégica, se determinó que 349 iniciativas presentan una vinculación directa con uno o más de los lineamientos estratégicos del Plan Metropolitano, asegurando su contribución al cumplimiento de la visión y los objetivos definidos. Finalmente, mediante el proceso de agrupación,

fusión y reformulación, este conjunto fue consolidado en 31 iniciativas de carácter integral, orientadas a abordar de manera sistémica los principales desafíos del territorio y a generar impactos significativos a escala metropolitana. Esta propuesta de agrupación de iniciativas fue posteriormente socializada con actores clave del proceso, con el objetivo de recoger observaciones técnicas/estratégicas, identificar intereses/necesidades y validar su pertinencia desde una perspectiva institucional y territorial. Este proceso permitió incorporar ajustes orientados a fortalecer su proyección a escala metropolitana, así como mejorar su coherencia interna y capacidad de implementación[74].

Como parte de este proceso, se avanzó en la fusión de iniciativas de naturaleza similar y en la articulación de iniciativas de menor alcance con otras de mayor envergadura, con el fin de generar sinergias y consolidar propuestas con mayor integralidad y efecto estructurante. Como resultado, se definió la cartera del Plan Metropolitano propiamente tal, compuesta por **18 iniciativas estratégicas**, las cuales sintetizan las principales líneas de intervención requeridas para abordar los desafíos y prospectivas metropolitanas. De este conjunto se desprenden **6 iniciativas detonantes**, correspondientes a aquellas con mejor desempeño en la evaluación estratégica, siguiendo el método que se detalla en subcapítulos posteriores.

Ilustración 251 Esquema metodológico de la sistematización de Iniciativas

Fuente: IDOM

[74] Las observaciones se recogieron a partir del Taller N°2 del Plan Metropolitano y a través de un Cuestionario de Validación elaborado sobre la base de los contenidos actualizados posteriores a dicha instancia. Posteriormente, los resultados fueron socializados en el Taller N°3, donde se realizaron nuevos ajustes, incorporando criterios técnicos y estratégicos para su consolidación final.

Asimismo, en paralelo a esta definición y como parte del proceso de análisis, **se identificaron 5 iniciativas consideradas como base para comenzar las futuras gestiones metropolitanas**, las cuales provienen de las atribuciones y funciones que establece el marco legal vigente (Ley 21.074) al Gobierno Regional y al Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM).

Ilustración 252 Esquema metodológico para la definición de las iniciativas del Plan Metropolitano.

Fuente: IDOM

3.5.3. Iniciativas Metropolitanas y Análisis de Viabilidad

A continuación, se presenta el conjunto de iniciativas metropolitanas. En primer lugar, se exponen las **iniciativas base de gestiones metropolitanas**, correspondientes a un conjunto acotado de acciones derivadas del marco normativo vigente y vinculadas directamente al rol del Gobierno Regional y del Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), por lo que no pasan por un proceso de evaluación estratégica y comparativa. Estas iniciativas constituyen un soporte habilitante para la gestión y planificación del AM LS-CQ desde distintos ámbitos, relacionados principalmente con la planificación territorial y la movilidad metropolitana.

En segundo término, se presentan las **iniciativas del Plan Metropolitano** propiamente tal, resultado del proceso antes mencionado, el cual fue progresivo en la identificación, depuración y consolidación que permitió transitar desde un universo amplio de iniciativas hacia una cartera estratégica, de la cual se derivan las iniciativas detonantes.

3.5.3.1. Iniciativas Base de Gestión Metropolitana

Este conjunto de iniciativas base se orienta a fortalecer las condiciones técnicas e institucionales para la gestión metropolitana, en el marco de las competencias del Gobierno Regional, particularmente a través del Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), dependiente de la DIPLADE. En este contexto, y en coherencia con el marco institucional vigente —que asigna al Gobierno Regional atribuciones en materia de ordenamiento territorial, planificación y coordinación de políticas, planes y programas con incidencia en el territorio metropolitano—, estas iniciativas cumplen un rol principalmente habilitante, al promover la generación de marcos de planificación, sistemas de información y herramientas de gestión que orientan el desarrollo metropolitano. De este modo, actúan como soporte para la implementación efectiva del Plan y como base para la incorporación progresiva de iniciativas de mayor complejidad.

Estas iniciativas base son las siguientes:

Vínculo con Lineamientos Estratégicos	Nombre Iniciativa Base
L4. Infraestructura Vial Metropolitana L5. Transporte Público y Movilidad Activa	Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTUM)
L1. Planificación integrada del territorio	Modelo de Desarrollo Territorial del AM LS-CQ
	Sistema de Información Metropolitana
	Actualización del Plan Regulador Intercomunal (PRI)
	Elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Metropolitano

Nombre Iniciativa	Descripción
Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM)	Instrumento estratégico orientado a consolidar y proyectar el desarrollo del sistema de movilidad del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo. Su elaboración se proyecta en el periodo 2028 – 2030 y su rol es articular y dar coherencia a las distintas iniciativas de transporte, estableciendo una hoja de ruta de mediano y largo plazo que asegure un sistema de movilidad eficiente, equitativo y sostenible. El PMTUM se posiciona como un instrumento estratégico de alto valor, impulsado por el Gobierno Regional a través del DAM-DIPLADE y financiado por la SUBDERE, orientado a avanzar hacia la definición de proyectos concretos en materia de movilidad. A diferencia de enfoques centrados exclusivamente en la conurbación, este Plan incorpora también dentro de sus alcances las áreas rurales de ambas comunas, permitiendo abordar de manera integral las dinámicas de movilidad del sistema metropolitano.

Nombre Iniciativa	Descripción
	En este sentido, el PMTUM no se concibe como una iniciativa de impacto inmediato, sino como un instrumento de planificación que permite consolidar, ajustar y proyectar el sistema de transporte metropolitano, en articulación con las inversiones ya iniciadas en transporte público, infraestructura vial y movilidad activa.
Modelo de Desarrollo Territorial del AM LS-CQ	Instrumento orientado a definir y consolidar la estructura espacial del Área Metropolitana, mediante la formulación e implementación de un marco estratégico que establece criterios, instrumentos y normas para la localización de actividades, la jerarquía de centralidades y la articulación entre áreas urbanas, rurales y costeras. Su objetivo es orientar el crecimiento urbano, controlar la expansión rural y optimizar el uso del suelo, asegurando coherencia entre escalas territoriales y promoviendo un modelo integrado, equilibrado y sostenible en el tiempo. La elaboración de este instrumento orientativo y de carácter estratégico. Desde una perspectiva de planificación, el carácter orientativo del modelo se justifica en la limitada existencia de instrumentos normativos plenamente adaptados a la escala metropolitana. En este sentido, el modelo territorial actúa como un marco estratégico que guía la actualización de instrumentos normativos, la formulación de instrumentos sectoriales y la implementación de futura inversiones, permitiendo avanzar hacia una mayor coherencia y articulación del sistema territorial metropolitano.
Sistema de Información Metropolitana	Herramienta orientada a la creación e implementación de una plataforma digital metropolitana, compuesta por un Geoportal interno para el trabajo intersectorial y un Geoportal abierto de consulta pública. Al ser impulsada por el DAM, en el marco de sus funciones, su objetivo es apoyar la gobernanza y la planificación territorial mediante la integración de información geoespacial, repositorios de datos y herramientas de difusión, permitiendo sustentar la toma de decisiones, monitorear la implementación del Plan y generar evidencia para la evaluación de políticas e iniciativas, contribuyendo a una gestión más eficiente, coordinada y basada en datos.
Actualización del Plan Regulador Intercomunal (PRI)	Instrumento normativo clave para la planificación del territorio metropolitano, orientado a actualizar las disposiciones vigentes en materia de uso de suelo, estructura urbana y ordenamiento territorial. Su actualización busca alinear el marco regulatorio con el modelo de desarrollo territorial que se defina, facilitar la implementación de las iniciativas estratégicas y garantizar coherencia en la gestión del crecimiento urbano a escala intercomunal y el entorno rural.

Nombre Iniciativa	Descripción
Elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Metropolitano	Proceso orientado a la formulación de un Plan Integrado de Infraestructura para la Movilidad y el Espacio Público (PIIMEP) a escala metropolitana. Este instrumento tiene por objetivo priorizar inversiones para mejorar la conectividad y el espacio público, y fortalecer la integración territorial, contribuyendo a un sistema urbano más accesible, eficiente y equitativo.

3.5.3.2. Iniciativas del Plan Metropolitano

De acuerdo con lo anterior, para el Plan Metropolitano define una cartera compuesta por 18 iniciativas de inversión, las cuales presentan distintos enfoques, ámbitos de intervención, y se estructuran en torno a los lineamientos estratégicos del Plan. Estas iniciativas se conciben como un conjunto articulado de acciones orientadas a abordar los principales desafíos del territorio, contribuyendo significativamente para avanzar hacia un modelo de desarrollo territorial integrado.

En este marco, las iniciativas trascienden su localización específica, en tanto su formulación y alcance consideran el sistema metropolitano en su conjunto, promoviendo la articulación territorial, la complementariedad funcional entre comunas y la coherencia en la gestión de inversiones a escala metropolitana.

Planificación y Ordenamiento Territorial

Lineamiento 1: Planificación integrada del territorio

El presente lineamiento contiene **2 iniciativas** con énfasis en la estructuración y puesta en valor del borde costero como sistema articulador, promoviendo la coordinación metropolitana y la eficiencia en el uso del suelo, con el fin de favorecer la integración funcional del sistema urbano–costero y la coherencia en el desarrollo territorial.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
POT1-01	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Mejoramiento integral del sistema de caletas y bordes costeros productivos del AM LS-CQ, mediante el desarrollo de infraestructura habilitante que fortalezca la actividad pesquera artesanal, mejore las condiciones de seguridad y accesibilidad, e integre funcional y turísticamente las caletas al territorio costero, resguardando su identidad y su rol económico-social.
POT1-02	Plan Maestro Zona Costera	Consolidación de una franja costera continua, segura y resiliente en la conurbación de La Serena-Coquimbo, asociada

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
	Metropolitana La Serena-Coquimbo	a la Bahía de Coquimbo y La Herradura de Guayacán, mediante espacios públicos costeros y paseos peatonales de alto estándar urbano, que fortalecen la conectividad y accesibilidad, el uso público, la integración ambiental y la coordinación intercomunal.

El **Plan Caletas y Borde Costero Productivo** se origina a partir de las carteras municipales de La Serena y Coquimbo, resultando de la agrupación de iniciativas orientadas a la construcción, mejoramiento y conservación de las caletas San Pedro (La Serena), Coquimbo, La Herradura, Puerto Aldea, Guanaqueros y Totoralillo. Su propósito es avanzar hacia un mejoramiento integral y progresivamente estandarizado de estas infraestructuras, fortaleciendo la pesca artesanal y sus cadenas productivas asociadas, así como mejorando sus condiciones de operación, habitabilidad y vinculación con el entorno.

El **Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena–Coquimbo** se origina en la cartera de arranque del Gobierno Regional de Coquimbo (2025), complementada con iniciativas provenientes de las carteras municipales y reforzada a partir de los insumos recogidos en entrevistas y en el Taller N°1 del plan. Este instrumento busca promover una integración funcional y territorial del borde costero de la conurbación LS-CQ con el resto del sistema urbano, abordando de manera coordinada las dinámicas de uso, accesibilidad, valorización y gestión de este espacio estratégico.

Lineamiento 2: Desarrollo con equidad metropolitana

Este lineamiento también contiene **2 iniciativas**, las cuales están orientadas a fortalecer la equidad metropolitana, mediante la estructuración de redes de espacios públicos y equipamientos estratégicos que permitan reducir brechas socioterritoriales, con el fin de mejorar el acceso equitativo a servicios, oportunidades y condiciones de bienestar en el área metropolitana.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
POT2-01	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Consolidación de una red metropolitana de espacios públicos urbanos de calidad, desarrollada desde un enfoque multiescalar que articule espacios de distintas dimensiones e impactos –plazas, paseos peatonales, espacios cívicos y otras áreas de estancia–, para consolidar un lenguaje metropolitano que estructure el territorio, que contenga criterios climáticos, hídricos y de identidad territorial, que fortalezca subcentros urbanos y garantice un acceso equitativo a espacios de encuentro y recreación.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
POT2-02	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Iniciativa orientada a fortalecer y equilibrar la red metropolitana de equipamientos estratégicos, mediante el diagnóstico de brechas territoriales y su consecuente consolidación de subcentros urbanos y localidades rurales. Se considera la evaluación de la infraestructura crítica, con el fin de definir inversiones públicas bajo un enfoque de equidad metropolitana, priorizando sectores segregados y mejorando el acceso efectivo a servicios y oportunidades.

El **Programa Metropolitano de Espacios Públicos** se origina a partir de la agrupación de múltiples iniciativas provenientes de carteras municipales, complementadas con insumos levantados en entrevistas a organismos clave. Su objetivo es consolidar una red metropolitana de espacios públicos y áreas verdes, basada en estándares comunes para ambos municipios, que asegure continuidad funcional y complementariedad de usos recreativos, mejorando la accesibilidad, calidad y distribución territorial de estos espacios a escala metropolitana.

De igual manera, el **Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos** surge de la agrupación de iniciativas vinculadas a diversos tipos de equipamientos (salud, educación, cultura, entre otros), tanto para áreas urbanas como rurales.

Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Lineamiento 3: Conectividad Estratégica Nacional

El presente lineamiento contiene **3 iniciativas**, orientadas a la articulación de los principales ejes viales estructurantes y su vinculación con infraestructuras clave del sistema productivo, en particular el sistema portuario y la red logística, con el fin de mejorar la accesibilidad, la eficiencia de los flujos y la competitividad territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
MCA1-01	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Fortalecimiento de la accesibilidad y conectividad estratégica del sistema portuario, integrándolo de manera eficiente a la red vial, a la vía férrea y a los servicios logísticos y productivos asociados, mediante inversiones en infraestructura y coordinación público-privada, orientadas a incrementar la competitividad y el desarrollo productivo regional.
MCA1-02	Conectividad Estratégica de la	Fortalecimiento de la accesibilidad y conectividad de la matriz productiva metropolitana, orientado a generar las condiciones y soportes terrestres necesarios para absorber de manera

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
	Matriz Productiva Metropolitana	eficiente los flujos asociados. Para ello, se promueve la integración de la infraestructura vial y logística, articulando los sectores productivos con el sistema urbano.
MCA1-03	Circunvalación La Serena - Coquimbo	Ejecución de una vía oriente de circunvalación metropolitana La Serena–Coquimbo, segregada y con enlaces estratégicos, orientada a reducir la congestión del sistema vial urbano intra e intercomunal, diversificar las alternativas de movilidad, integrar a los sectores más periféricos y habilitar la reconversión del tramo urbano de la Ruta 5 como eje estructurante del área metropolitana.

La **Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario** se identifica a partir de estudios previos, principalmente el Plan de Acción AM LS-CQ (BID, 2018) y el estudio de Desarrollo Urbano y Cambio Climático (SUBDERE, 2016). Esta iniciativa se releva por la necesidad de definir una estrategia de articulación funcional y territorial entre el sistema portuario y los servicios asociados a la actividad logística, con el fin de mejorar la eficiencia operacional, la accesibilidad y la integración del puerto con el sistema urbano y productivo metropolitano.

La **Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana** surge en el marco del Taller N°3 del Plan Metropolitano, donde se plantea la necesidad de incorporar otros ámbitos territoriales, además del sistema portuario, en la planificación de la conectividad del sistema productivo. En este sentido, la iniciativa busca fortalecer la articulación de infraestructuras y corredores logísticos a escala metropolitana, integrando actividades productivas diversas y mejorando la conectividad con el sistema urbano.

En cuanto a la **Circunvalación La Serena–Coquimbo**, si bien fue mencionada en el proceso de entrevistas y en el Taller N°2 del plan, corresponde a un proyecto de carácter público actualmente en etapa de estudio, impulsado desde la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), que aún no se ha materializado. No obstante, durante el proceso de formulación del plan ha generado un amplio consenso entre los actores participantes, destacándose como una iniciativa estructurante para mejorar la conectividad intercomunal y descongestionar la ruta 5.

Lineamiento 4: Infraestructura Vial Metropolitana

Este lineamiento presenta **2 iniciativas** enfocadas en consolidar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada y multimodal, mediante el fortalecimiento de corredores de conectividad estructurante y el desarrollo de vialidades intermedias que mejoren la continuidad y articulación de la red, con el fin de favorecer la conectividad entre centralidades y localidades y mejorar la eficiencia del sistema de desplazamiento a escala metropolitana.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
MCA2-01	**Corredores de Conectividad oriente-poniente**	Iniciativa orientada a fortalecer la conectividad oriente–poniente de la conurbación La Serena-Coquimbo, mediante la apertura de nuevas vías y la modernización de la red existente, desde Av. del Mar/Av. Costanera hasta su límite urbano, mejorando la continuidad y permeabilidad del sistema vial mediante cruces de la Ruta 5 y la vía férrea. La iniciativa contribuye a una movilidad segura, multimodal, continua y de estándar metropolitano que refuerza la resiliencia territorial, fortaleciendo también alternativas de evacuación y la conectividad del borde costero con zonas seguras ante tsunamis.
MCA2-02	**Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas**	Implementación de una red de vialidades intermedias de escala metropolitana en el AM LS-CQ, orientada a fortalecer la estructura vial del territorio y mejorar la conectividad funcional entre ambas comunas, mediante la reducción de discontinuidades, el mejoramiento de los estándares y la consolidación de corredores viales continuos, entendidos como ejes que articulan áreas residenciales, subcentros urbanos y vías estructurantes del sistema vial metropolitano.

Los **Corredores de Conectividad Oriente–Poniente** se originan a partir de la agrupación e integración de iniciativas locales provenientes de carteras sectoriales, orientadas al mejoramiento de vialidades estructurantes del sistema urbano de la conurbación. Estas se organizan según su trazado oriente–poniente, en atención a su rol estratégico para articular el interior con el borde costero de La Serena–Coquimbo, favoreciendo la continuidad de desplazamientos, la descongestión de ejes críticos y una mejor distribución de flujos a escala metropolitana. Asimismo, la iniciativa de **Vialidades Intermedias Metropolitanas** agrupa proyectos de mejoramiento y consolidación de la red vial intermedia en el área metropolitana. Su objetivo es fortalecer la estructura jerárquica del sistema vial, contribuyendo a una mayor eficiencia en la movilidad urbana y a la integración funcional de los distintos sectores de la conurbación.

Lineamiento 5: Transporte público y movilidad activa

El presente lineamiento contiene 2 iniciativas para avanzar en la consolidación de un sistema de transporte público eficiente, accesible y de cobertura metropolitana, complementado con el desarrollo de infraestructura para la movilidad activa, a fin de mejorar la accesibilidad, la intermodalidad y las condiciones de movilidad cotidiana en el área metropolitana.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
MCA3-01	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Implementación de un Plan Maestro de Ciclovías Metropolitana que consolide una red continua de ciclovías y calles compartidas, asegurando condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad de infraestructuras para personas usuarias. La iniciativa busca fortalecer la movilidad activa en la escala metropolitana, articulando el borde costero, los centros cívicos y barrios residenciales, e incorporando campañas de sensibilización que promuevan la convivencia vial y fomenten el uso cotidiano de modos activos de movilidad.
MCA3-02	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	Ampliar y fortalecer el Sistema Integrado de Transporte Público de escala metropolitana, orientado a mejorar la movilidad y multimodalidad del territorio mediante un modelo articulado, eficiente y jerarquizado. La iniciativa contempla la implementación de servicios de transporte público integrados de media y alta capacidad, complementados con la habilitación de vías exclusivas, corredores segregados y/o medidas de priorización en la red vial estructurante. Dicho proceso de ampliación y fortalecimiento atiende las necesidades actuales ya identificadas en antecedentes previos para la mejora de corto plazo del sistema, pero atenderá también las futuras directrices que se estipulen en el PMTUM.

El **Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano** se sustenta en iniciativas provenientes del Plan de Acción del AM LS-CQ (BID, 2018), la Política Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Coquimbo 2030 (GORE, 2017) y el estudio de Desarrollo Urbano y Cambio Climático (SUBDERE, 2016). La implementación de esta iniciativa se ve reforzada por proyectos contenidos en las carteras municipales y de la Seremi MTT, así como por los procesos participativos del Plan Metropolitano. En conjunto, se da cuenta de la necesidad de avanzar hacia un sistema de movilidad activa más sostenible, que articule redes continuas y seguras de ciclovías e integradas al sistema urbano de la conurbación.

De manera similar, la **Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano** se origina a partir del estudio de Desarrollo Urbano y Cambio Climático (SUBDERE, 2016), y se refuerza con iniciativas actuales de la cartera de la Seremi MTT orientadas a la mejora del transporte público en avenidas estructurantes, junto con el desarrollo de un sistema integral de accesibilidad a los centros urbanos. Asimismo, los procesos participativos del Plan relevaron no solo la necesidad de fortalecer la calidad y cobertura del sistema existente, sino también de avanzar en su extensión a escala metropolitana, con el fin de mejorar la conectividad intercomunal y promover una mayor integración territorial.

Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

Lineamiento 6: Puesta en valor y resguardo de recursos naturales

Este lineamiento contiene **1 iniciativa** orientada a la puesta en valor y resguardo de los recursos naturales a escala metropolitana, mediante la implementación de infraestructura verde y azul que fortalezca la protección de ecosistemas estratégicos y su integración funcional con el sistema urbano y rural, con el fin de consolidar una base ecológica para el desarrollo sostenible del área metropolitana.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
MCA3-01	**Programa de implementación de infraestructura verdes/azules prioritarias**	Iniciativa orientada a la puesta en valor y resguardo de los recursos naturales del Área Metropolitana La Serena - Coquimbo, mediante la implementación de proyectos de infraestructuras verdes y azules que resulten priorizadas del Plan Metropolitano de Infraestructura Verde, destinado a fortalecer la protección ambiental, la conectividad ecológica y la integración funcional del sistema urbano-rural con su entorno natural.

El **Programa de Implementación de Infraestructura Verde/Azul prioritarias**, surge en el marco de la elaboración del Plan de Infraestructura Verde para el AM LS-CQ, actualmente en desarrollo por la consultora Allard & Partners. Este programa tiene por objetivo materializar aquellas iniciativas priorizadas en dicho plan, orientadas a consolidar una red estructurante de infraestructura ecológica que articule espacios naturales, cursos hídricos y áreas verdes.

Lineamiento 7: Resiliencia territorial y gestión del riesgo

Este lineamiento contiene **3 iniciativas** orientadas a fortalecer la resiliencia territorial del área metropolitana frente a riesgos de desastre y efectos del cambio climático, mediante la planificación estratégica, el desarrollo de infraestructura hídrica y la implementación de soluciones basadas en

sistemas naturales, con el fin de mejorar la capacidad adaptativa del territorio, reducir vulnerabilidades y asegurar una gestión más integrada y segura de emergencias.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
SRT2-01	**Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial**	Desarrollo de un Plan orientado a fortalecer la resiliencia territorial en el AM LS-CQ frente a riesgos de desastre, mediante lineamientos y criterios estratégicos para la mejora de evacuación (vías y otros mecanismos pertinentes), la habilitación de rutas seguras hacia zonas de refugio y la articulación de iniciativas intercomunales que contribuyan a una respuesta más segura y coordinada ante emergencias.
SRT2-02	**Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales**	La iniciativa propone la implementación de un sistema integrado de tratamiento y reutilización de aguas residuales, complementado con una planta desaladora multipropósito, orientado a mejorar de forma estructural la eficiencia hídrica del AM LS-CQ. El proyecto responde a una crisis hídrica regional, que busca destinar dichas aguas al riesgo de áreas verdes, usos industriales y otros fines no potables.
SRT2-03	**Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica**	Iniciativa orientada a fortalecer la capacidad de adaptación al cambio climático y la escasez hídrica, mediante la gestión integrada del agua como elemento estructurante del territorio. La iniciativa busca articular ríos y desembocaduras, canales, humedales y sistemas de drenaje urbano sostenible, incorporando soluciones de recolección y conducción de aguas lluvias, con el fin de reducir vulnerabilidades territoriales y mejorar la seguridad hídrica.

El **Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial** surge de la integración de dos enfoques complementarios: la gestión del riesgo y la mejora de las condiciones de evacuación mediante la definición de rutas seguras. Estos enfoques se identifican en estudios previos, como la Cartera de Arranque y el Plan de Acción AM LS-CQ (BID, 2018), y buscan fortalecer las capacidades del territorio para anticipar, resistir y recuperarse frente a amenazas naturales, mediante una planificación coordinada de infraestructuras, protocolos y sistemas de respuesta a escala metropolitana.

La segunda iniciativa corresponde a la integración de la **planta desaladora y la planta de tratamiento y reutilización de aguas residuales**, originalmente propuestas de manera independiente en el desarrollo del plan. La primera proviene de la cartera de la Dirección de Planeamiento del MOP, mientras que la segunda se origina en el estudio de Desarrollo Urbano y

Cambio Climático (SUBDERE, 2016). Posterior al Taller N°2, se opta por su fusión con el fin de consolidar una solución más integral en coherencia con los principios de seguridad y eficiencia hídrica.

El **Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica** se origina en el Taller N°2, con el propósito de incorporar el agua como un elemento esencial en la planificación metropolitana, en un contexto de cambio climático y escasez hídrica. Esta iniciativa busca articular intervenciones sobre la red hídrica para mejorar la gestión de aguas lluvias, la recarga de acuíferos, la provisión de servicios ecosistémicos y la reducción de riesgos asociados a eventos extremos, promoviendo un enfoque integrado de resiliencia hídrica a escala territorial.

Lineamiento 8: Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos

El presente lineamiento contiene **1 iniciativa** enfocada en implementar un sistema metropolitano de gestión integral de residuos sólidos domiciliarios, mediante la articulación de procesos de recolección, reciclaje y tratamiento, con el fin de mejorar la eficiencia operativa, promover la economía circular y reducir los impactos ambientales en el área metropolitana.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
SRT3-01	**Sistema Metropolitano de recolección, reciclaje y tratamiento de residuos.**	La iniciativa integra la implementación de un sistema metropolitano de recolección y reciclaje de residuos sólidos domiciliarios (RSD-A), junto con un Centro de Tratamiento Integral de Manejo de Residuos, concebidos como una solución estructural y de largo plazo para la gestión integral de dichos residuos en el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo. El sistema se sustenta en un modelo coordinado entre ambas comunas, con el objetivo de fortalecer la sostenibilidad ambiental, la eficiencia operativa y la economía circular.

El **Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos** agrupa dos iniciativas complementarias: un plan de manejo de residuos sólidos a escala metropolitana y la implementación de un centro de tratamiento integral. Su objetivo es avanzar hacia un modelo de gestión más eficiente, coordinado y sostenible en el AM LS-CQ, integrando las etapas de recolección, valorización y disposición final. Esta iniciativa se origina a partir de estudios previos y se refuerza mediante el proceso de entrevistas con actores clave, evidenciando la necesidad de abordar de manera integrada las brechas existentes en la gestión de residuos y de fortalecer la economía circular a nivel metropolitano.

Identidad y Cohesión Territorial

Lineamiento 9: Fortalecimiento de la identidad metropolitana

El presente lineamiento contiene **2 iniciativas** que buscan fortalecer la identidad metropolitana mediante la puesta en valor del patrimonio cultural, histórico y paisajístico, a través de intervenciones en espacios emblemáticos y la activación de circuitos patrimoniales de escala metropolitana, con el fin de promover el sentido de pertenencia, la cohesión social y la integración simbólica en el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

COD	Nombre Iniciativa	Descripción
ICT1-01	**Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ**	Revitalización de espacios históricos y emblemáticos mediante procesos de peatonalización, recuperación patrimonial y mejoramiento del espacio público, orientados a priorizar la caminabilidad, la seguridad y la integración urbana. La iniciativa busca fortalecer subcentros y localidades del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo, en coherencia con criterios de regeneración urbana, escala humana y valorización de la identidad local.
ICT1-02	**Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano**	Puesta en valor del patrimonio histórico, cultural, arqueológico e industrial, incluyendo el patrimonio ferroviario y portuario, con el objetivo de fortalecer el desarrollo turístico metropolitano mediante la recuperación y activación de inmuebles, sitios arqueológicos y circuitos patrimoniales, la implementación de señalética interpretativa y la promoción de turismo sostenible, como motor de desarrollo económico local e identidad territorial.

La **puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ** se origina como resultado de la integración de iniciativas orientadas a la revitalización de centros históricos, junto con intervenciones de peatonalización y mejora de la caminabilidad en localidades del área metropolitana fuera de la conurbación. Estas se identifican desde estudios previos, como el Plan de Acción AM LS-CQ (BID, 2018) y el estudio PIMEP LS-CQ metropolitano, y buscan relevar el patrimonio urbano mediante la mejora del espacio público, el fortalecimiento de la identidad local y la activación de dinámicas económicas y socioculturales asociadas.

Por su parte, el **Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano** surge de la articulación de iniciativas vinculadas a la recuperación y puesta en valor de sectores patrimoniales, junto con planes orientados a potenciar el desarrollo turístico a escala metropolitana. Esta iniciativa se identifica a partir de carteras de estudios previos —como la Cartera de Arranque, el Plan de Acción AM LS-CQ (BID, 2018) y el estudio de Desarrollo Urbano y Cambio Climático (SUBDERE, 2016)— y se complementa con la cartera municipal de La Serena, la cual releva acciones como la habilitación de infraestructura cultural, la promoción de turismo sostenible y la valorización de vestigios de la industria minera. En conjunto, el plan apunta a consolidar una oferta patrimonial y turística integrada, articulada territorialmente y coherente con el modelo de desarrollo metropolitano.

Matriz de Objetivos e Iniciativas

A continuación, se presenta una matriz que sintetiza la vinculación entre los lineamientos, objetivos estratégicos y las iniciativas del Plan Metropolitano del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo, permitiendo visualizar su coherencia interna y la trazabilidad de su contribución a la visión de desarrollo metropolitano.

Tabla 145 Matriz de Objetivos e Iniciativas

Dimensión	Lineamiento	Objetivo	Iniciativa	Descripción
Planificación y Ordenamiento Territorial	L1. Planificación Integrada del Territorio	Desarrollar un modelo de planificación urbana y territorial que articule de forma coherente las escalas comunal y metropolitana, promoviendo un uso eficiente del suelo, la protección de áreas estratégicas y la integración funcional entre zonas urbanas, rurales y naturales.	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Mejoramiento integral del sistema de caletas y bordes costeros productivos del AM LSC, mediante el desarrollo de infraestructura habilitante que fortalezca la actividad pesquera artesanal, mejore las condiciones de seguridad y accesibilidad, e integre funcional y turísticamente las caletas al territorio costero, resguardando su identidad y su rol económico-social.
			Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo	Consolidación de una franja costera continua, segura y resiliente en la conurbación de La Serena-Coquimbo, asociada a la Bahía de Coquimbo y la Herradura de Guayacán, mediante espacios públicos costeros y paseos peatonales de alto estándar urbano, que fortalecen la conectividad y accesibilidad, el uso público, la integración ambiental y la coordinación intercomunal.
	L2. Desarrollo con Equidad Metropolitana	Reducir las brechas socio territoriales mediante la distribución estratégica y equitativa de servicios, equipamientos e infraestructuras, que brinden bienestar y oportunidades en igualdad de condiciones para todas las personas.	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Consolidación de una red metropolitana de espacios públicos urbanos de calidad, desarrollada desde un enfoque multiescalar que articule espacios de distintas dimensiones e impactos –plazas, paseos peatonales, espacios cívicos y otras áreas de estancia–, para consolidar un lenguaje metropolitano que estructure el territorio, que contenga criterios climáticos, hídricos y de identidad territorial, que fortalezca subcentros urbanos y garantice un acceso equitativo a espacios de encuentro y recreación.
			Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Iniciativa orientada a fortalecer y equilibrar la red metropolitana de equipamientos estratégicos, mediante el diagnóstico de brechas territoriales y su consecuente consolidación de subcentros urbanos y localidades rurales. Se considera la evaluación de la infraestructura crítica, con el fin de definir inversiones públicas bajo un enfoque de equidad metropolitana, priorizando sectores segregados y mejorando el acceso efectivo a servicios y oportunidades.
Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	L3. Conectividad Estratégica Nacional	Fortalecer la conectividad del AM LS-CQ a escala nacional, mediante el mejoramiento y articulación de los ejes viales estructurantes y su conexión con infraestructuras estratégicas del sistema portuario y aeroportuario	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Fortalecimiento de la accesibilidad y conectividad estratégica del sistema portuario, integrándolo de manera eficiente a la red vial, a la vía férrea y a los servicios logísticos y productivos asociados, mediante inversiones en infraestructura y coordinación público-privada, orientadas a incrementar la competitividad y el desarrollo productivo regional.
			Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	Fortalecimiento de la accesibilidad y conectividad de la matriz productiva metropolitana, orientado a generar las condiciones y soportes terrestres necesarios para absorber de manera eficiente los flujos asociados. Para ello, se promueve la integración de la infraestructura vial y logística, articulando los sectores productivos con el sistema urbano.
			Circunvalación La Serena - Coquimbo	Ejecución de una vía oriente de circunvalación metropolitana La Serena–Coquimbo, segregada y con enlaces estratégicos, orientada a reducir la congestión del sistema vial urbano intra e intercomunal, diversificar las alternativas de movilidad, integrar a los sectores más periféricos y habilitar la reconversión del tramo urbano de la Ruta 5 como eje estructurante del área metropolitana.
	L4. Infraestructura Vial Metropolitana	Desarrollar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada que garantice la conectividad entre centralidades y localidades, mejore la fluidez del tránsito y fortalezca la resiliencia y continuidad del sistema vial.	Corredores de Conectividad oriente-poniente	Iniciativa orientada a fortalecer la conectividad oriente–poniente de la conurbación La Serena-Coquimbo, mediante la apertura de nuevas vías y la modernización de la red existente, desde Av. del Mar/Av. Costanera hasta su límite urbano, mejorando la continuidad y permeabilidad del sistema vial mediante cruces de la Ruta 5 y la vía férrea. La iniciativa contribuye a una movilidad segura, multimodal, continua y de estándar metropolitano que refuerza la resiliencia territorial, fortaleciendo también alternativas de evacuación y la conectividad del borde costero con zonas seguras ante tsunamis.
			Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	Implementación de una red de vialidades intermedias de escala metropolitana en el AM LSC, orientada a fortalecer la estructura vial del territorio y mejorar la conectividad funcional entre ambas comunas, mediante la reducción de discontinuidades, el mejoramiento de los estándares y la consolidación de corredores viales continuos, entendidos como ejes que articulan áreas residenciales, subcentros urbanos y vías estructurantes del sistema vial metropolitano.
	L5. Transporte Público y Movilidad Activa	Consolidar un sistema de transporte público eficiente, accesible y con cobertura metropolitana, complementado con iniciativas de movilidad activa	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Implementación de un Plan Maestro de Ciclovías Metropolitana que consolide una red continua de ciclovías y calles compartidas, asegurando condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad de infraestructuras para personas usuarias. La iniciativa busca fortalecer la movilidad activa en la escala metropolitana, articulando el borde

Dimensión	Lineamiento	Objetivo	Iniciativa	Descripción
		que fomenten modos de desplazamiento no motorizados.		costero, los centros cívicos y barrios residenciales, e incorporando campañas de sensibilización que promuevan la convivencia vial y fomenten el uso cotidiano de modos activos de movilidad.
			Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	Ampliar y fortalecer el Sistema Integrado de Transporte Público de escala metropolitana, orientado a mejorar la movilidad y multimodalidad del territorio mediante un modelo articulado, eficiente y jerarquizado. La iniciativa contempla la implementación de servicios de transporte público integrados de media y alta capacidad, complementados con la habilitación de vías exclusivas, corredores segregados y/o medidas de priorización en la red vial estructurante.
Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	**L6. Puesta en valor y resguardo de recursos naturales**	Reconocer y fomentar el resguardo de los ecosistemas estratégicos del área metropolitana —humedales, quebradas, recursos hídricos, borde costero y suelos agrícolas— como soporte ecológico del territorio y base para un desarrollo sostenible.	**Programa de implementación de infraestructura verdes y azules prioritarias**	Iniciativa orientada a la puesta en valor y resguardo de los recursos naturales del Área Metropolitana La Serena - Coquimbo, mediante la implementación de proyectos de infraestructuras verdes y azules que resulten priorizadas del Plan Metropolitano de Infraestructura Verde, destinado a fortalecer la protección ambiental, la conectividad ecológica y la integración funcional del sistema urbano-rural con su entorno natural.
	L7. Resiliencia Territorial y Gestión del Riesgo	Fortalecer la capacidad adaptativa del territorio frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático, mediante una planificación preventiva, infraestructura resiliente y estrategias de mitigación y gestión del riesgo	**Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial**	Desarrollo de un Plan orientado a fortalecer la resiliencia territorial en el AM LSC frente a riesgos de desastre, mediante lineamientos y criterios estratégicos para la mejora de evacuación (vías y otros mecanismos pertinentes), la habilitación de rutas seguras hacia zonas de refugio y la articulación de iniciativas intercomunales que contribuyan a una respuesta más segura y coordinada ante emergencias.
			Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales	La iniciativa propone la implementación de un sistema integrado de tratamiento y reutilización de aguas residuales, complementado con una planta desaladora multipropósito, orientado a mejorar de forma estructural la eficiencia hídrica del AM LSC. El proyecto responde a una crisis hídrica regional, que busca destinar dichas aguas al riesgo de áreas verdes, usos industriales y otros fines no potables.
			Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica	Iniciativa orientada a fortalecer la capacidad de adaptación al cambio climático y la escasez hídrica, mediante la gestión integrada del agua como elemento estructurante del territorio. La iniciativa busca articular ríos y desembocaduras, canales, humedales y sistemas de drenaje urbano sostenible, incorporando soluciones de recolección y conducción de aguas lluvias, con el fin de reducir vulnerabilidades territoriales y mejorar la seguridad hídrica.
	L8. Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos	Implementar un sistema metropolitano de gestión integral de residuos sólidos, con enfoque en la economía circular, eficiencia operativa y corresponsabilidad ciudadana, que minimice impactos ambientales en el sistema metropolitano.	**Sistema Metropolitano de recolección, reciclaje y tratamiento de residuos**	La iniciativa integra la implementación de un sistema metropolitano de recolección y reciclaje de residuos sólidos domiciliarios (RSD-A), junto con un Centro de Tratamiento Integral de Manejo de Residuos, concebidos como una solución estructural y de largo plazo para la gestión integral de dichos residuos en el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo. El sistema se sustenta en un modelo coordinado entre ambas comunas, con el objetivo de fortalecer la sostenibilidad ambiental, la eficiencia operativa y la economía circular.
Identidad y Cohesión Territorial	**L9. Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana**	Reforzar la identidad compartida del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo mediante la puesta en valor de su patrimonio cultural, natural y paisajístico, promoviendo el sentido de pertenencia, la cohesión social y la integración simbólica entre sus comunidades.	**Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LSC**	Revitalización de espacios históricos y emblemáticos mediante procesos de peatonalización, recuperación patrimonial y mejoramiento del espacio público, orientados a priorizar la caminabilidad, la seguridad y la integración urbana. La iniciativa busca fortalecer subcentros y localidades del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo, en coherencia con criterios de regeneración urbana, escala humana y valorización de la identidad local.
			Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano	Puesta en valor del patrimonio histórico, cultural, arqueológico e industrial, incluyendo el patrimonio ferroviario y portuario, con el objetivo de fortalecer el desarrollo turístico metropolitano mediante la recuperación y activación de inmuebles, sitios arqueológicos y circuitos patrimoniales, la implementación de señalética interpretativa y la promoción de turismo sostenible, como motor de desarrollo económico local e identidad territorial.

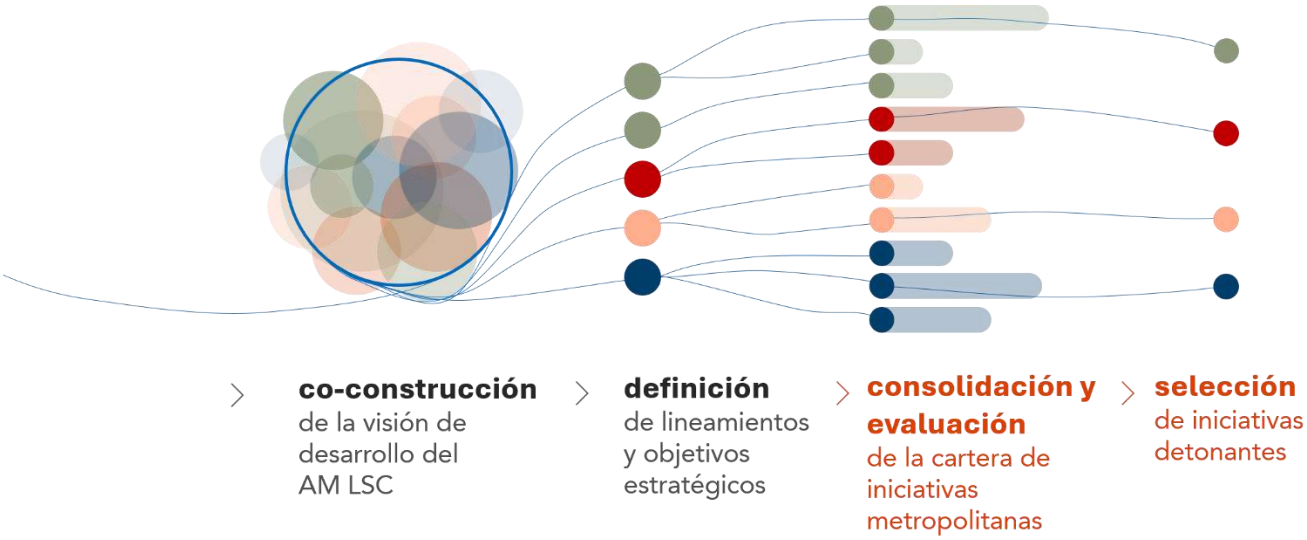
Fuente: IDOM

Análisis de Viabilidad de las Iniciativas del Plan Metropolitano

El presente apartado desarrolla el análisis de viabilidad de las iniciativas del Plan Metropolitano, orientado a evaluar su coherencia con la visión de desarrollo y su contribución al cumplimiento de los lineamientos y objetivos estratégicos definidos para el Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

Este proceso tiene como finalidad identificar aquellas iniciativas que, además de su pertinencia estratégica, presentan condiciones favorables para su implementación en el corto y mediano plazo. En este marco, el análisis de viabilidad se constituye como un insumo clave para la priorización de la cartera, permitiendo determinar un conjunto acotado de **iniciativas detonantes**, caracterizadas por su capacidad de generar impactos estructurantes.

Ilustración 253 Esquema metodológico - Análisis de viabilidad



Fuente: IDOM

La definición de estas iniciativas detonantes se sustenta en la integración de tres componentes de información complementarios: una evaluación estratégica desarrollada por el equipo consultor, la visión de los actores clave del territorio y la factibilidad institucional desde el Gobierno Regional.

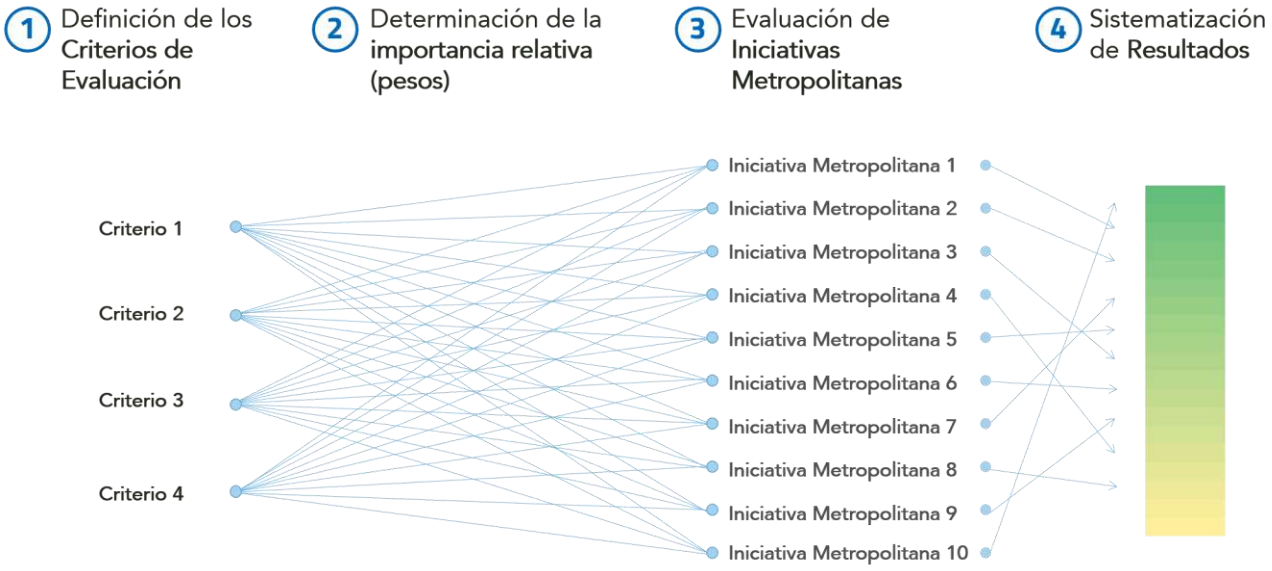
Estos componentes permiten articular una mirada integral que combina criterios técnicos, percepciones territoriales y condiciones de implementación, asegurando que la selección de iniciativas responda tanto a su pertinencia estratégica como a su capacidad real de ejecución. A continuación, se presentan los elementos que componen este proceso de evaluación.

Sistema de Evaluación Estratégica (C1)

Con el objetivo de evaluar la pertinencia estratégica de las iniciativas, así como su coherencia con el diagnóstico y las definiciones estratégicas del Plan, se implementa un sistema de evaluación multicriterio con el método Proceso Analítico Jerárquico (AHP por sus siglas en inglés) desarrollado por Saaty (1980). Esta metodología considera la definición de un grupo de evaluadores, la selección de criterios de evaluación pertinentes, así como la asignación de ponderaciones relativas entre criterios, permitiendo una valoración integral y consistente de las iniciativas. A continuación, se describen las distintas fases que conforman el sistema de evaluación aplicado:

- **Paso 1:** Definición de criterios de evaluación.
- **Paso 2:** Determinación de la importancia relativa (pesos criterios).
- **Paso 3:** Evaluación de las iniciativas metropolitanas.
- **Paso 4:** Sistematización de resultados.

Ilustración 254 Esquema metodológico del la Evaluación Estratégica de Iniciativas



Fuente: IDOM

Paso 1: Definición de Criterios de Evaluación

Para la evaluación de las iniciativas, se definieron cuatro criterios orientados a evaluar en qué medida estas contribuyen a la resolución de los desafíos metropolitanos identificados y a su alineación con las definiciones estratégicas del Plan del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo. Dichos criterios consideran la contribución al acceso equitativo a oportunidades, al desarrollo de un modelo territorial integrado y a la contención de la expansión, al fortalecimiento de la sostenibilidad ambiental y la resiliencia, y a la consolidación de la identidad metropolitana y la cohesión territorial. En su conjunto, este enfoque permite identificar aquellas iniciativas que

aportan de manera integral y estratégica a la planificación y al desarrollo futuro del área metropolitana.

Tabla 146 Descripción de Criterios de Evaluación

COD	Criterio	Descripción
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	Este criterio evalúa el aporte de iniciativas a la reducción de brechas socio territoriales en el acceso equitativo a oportunidades y bienestar en el conjunto del sistema metropolitano. Se entiende como el acceso efectivo a equipamientos, servicios, espacios públicos, infraestructuras y sistemas de movilidad, priorizando aquellas iniciativas que contribuyen a mejorar dichas condiciones de acceso para territorios, localidades o grupos que presentan desventajas dentro del AM LS-CQ.
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	Este criterio evalúa el aporte de las iniciativas a la consolidación de un modelo territorial metropolitano integrado, orientado a articular de manera funcional las áreas urbanas, rurales y naturales del AM LS-CQ. Considera especialmente la capacidad de las iniciativas para ordenar y estructurar el desarrollo territorial, promover un uso eficiente y coordinado del suelo, articular centralidades y localidades, y favorecer un desarrollo territorial equilibrado, incluyendo la contención de procesos extensivos.
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	Este criterio evalúa la contribución de las iniciativas a la sostenibilidad ambiental y resiliencia del sistema metropolitano, entendidas como condiciones estructurales para un desarrollo equilibrado. Considera especialmente el aporte de las iniciativas a la gestión sostenible del agua como elemento esencial del territorio, el resguardo de los ecosistemas estratégicos, la gestión ambiental y la reducción de vulnerabilidades frente a amenazas y efectos del cambio climático.
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	Este criterio evalúa la capacidad de las iniciativas para fortalecer la identidad metropolitana compartida y la cohesión territorial del AM LS-CQ, reconociendo y poniendo en valor su patrimonio cultural y natural, así como elementos identitarios que estructuran el territorio. Considera especialmente el aporte de las iniciativas a la integración social, territorial y simbólica con un impacto al sistema metropolitano.

Fuente: IDOM

Escalas de Valoración de los Criterios

Para evaluar las iniciativas es necesario establecer una escala de valoración, para determinar en qué medida cumplen o no cada uno de los criterios definidos, acorde a los desafíos metropolitanos.

CRIT.1: Contribución al Acceso Equitativo a Oportunidades

Este criterio evalúa en qué medida la iniciativa responde de forma clara, explícita y fundamentada a brechas críticas en el acceso efectivo a oportunidades de diversa índole (servicios, equipamientos, espacios públicos, infraestructuras y movilidad). Se analiza especialmente si la iniciativa beneficia a territorios, localidades o grupos que presentan desventajas relativas.

Tabla 147 Escala de valoración del Criterio 1: Contribución al acceso equitativo a oportunidades

ESCALA DE VALORACIÓN		
Baja (1)	Media (3)	Alta (5)
La iniciativa presenta una contribución débil o indirecta a la reducción de brechas en el acceso a oportunidades, con efectos marginales sin priorizar a territorios o poblaciones con mayores desventajas dentro del Área Metropolitana.	La iniciativa contribuye de manera reconocible a mejorar el acceso a oportunidades en ámbitos o territorios específicos del AM LS-CQ, pero su impacto es parcial o limitado en alcance territorial, sin incidir de forma significativa en el acceso equitativo a escala metropolitana.	La iniciativa genera una contribución clara y significativa a la reducción de brechas socio territoriales mejorando sustantivamente el acceso efectivo a servicios, equipamientos, infraestructuras, espacios públicos o movilidad para territorios o grupos con mayores desventajas, con impacto relevante a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

CRIT.2: Contribución al Modelo Territorial Integrado y Contención de la Expansión

Este criterio evalúa en qué medida la iniciativa contribuye a estructurar, ordenar y contener el crecimiento del área metropolitana. Se considera si la iniciativa promueve un uso más eficiente del suelo, refuerza la lógica de red y complementariedad entre centralidades y contribuye a mitigar procesos de expansión urbana dispersa, fragmentación territorial o consumo ineficiente de suelos estratégicos.

Tabla 148 Escala de valoración del Criterio 2: Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión

ESCALA DE VALORACIÓN		
Baja (1)	Media (3)	Alta (5)
La iniciativa es neutra respecto del modelo territorial integrado o refuerza lógicas fragmentadas o desarticuladas del desarrollo territorial, sin aportar al ordenamiento ni la estructuración del sistema metropolitano.	La iniciativa contribuye de manera parcial al modelo territorial integrado, apoyando el ordenamiento territorial, la eficiencia del uso del suelo o la contención de la expansión urbana en ámbitos específicos o acotados, con impacto limitado a escala metropolitana.	La iniciativa tiene un rol altamente estructurante en el modelo territorial integrado del AM LS-CQ, contribuyendo de forma clara a ordenar y articular el territorio, a proteger suelos estratégicos y a contener el desarrollo hacia un modelo integrado y equilibrado relevante a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

CRIT.3: Aporte a la Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia

Este criterio evalúa en qué medida la iniciativa fortalece la capacidad ambiental y adaptativa del territorio metropolitano como componente central de su formulación, contribuyendo a la sostenibilidad hídrica, el resguardo de los ecosistemas, la reducción de riesgos y la mejora de la gestión ambiental, con efectos que trascienden el ámbito local y aportan al sistema metropolitano.

Tabla 149 Escala de valoración del Criterio 3: Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia

ESCALA DE VALORACIÓN		
Baja (1)	Media (3)	Alta (5)
La iniciativa no incorpora de manera relevante criterios de sostenibilidad ambiental o resiliencia al territorio, o bien se limita a cumplir estándares mínimos sin generar mejoras significativas para el sistema metropolitano.	La iniciativa incorpora criterios ambientales o de resiliencia de forma parcial o focalizada, fortaleciendo de manera acotada uno o más componentes ambientales (agua, riesgos, ecosistemas o gestión ambiental).	La iniciativa aporta de manera clara y significativa a la sostenibilidad ambiental y resiliencia del Área Metropolitana, fortaleciendo la gestión del agua, los sistemas ecológicos estratégicos y/o la capacidad adaptativa del territorio, con impacto relevante a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

CRIT.4: Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana y Cohesión Territorial

Este criterio evalúa en qué medida la iniciativa contribuye a la construcción de una identidad metropolitana compartida, a través de la puesta en valor del patrimonio cultural y natural, la mejora de la calidad, integración y significado de los espacios públicos, y el fortalecimiento de la cohesión territorial entre centralidades, localidades y paisajes del área metropolitana.

Tabla 150 Escala de valoración del Criterio 4: Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial

ESCALA DE VALORACIÓN		
Baja (1)	Media (3)	Alta (5)
La iniciativa no incorpora de manera relevante aspectos de identidad o cohesión territorial, o sus efectos son neutros, marginales o meramente locales, sin incidencia en la identidad metropolitana.	La iniciativa contribuye de forma parcial o acotada al fortalecimiento de la identidad o la cohesión territorial, generando beneficios localizados en determinados espacios, comunidades o ámbitos del Área Metropolitana.	La iniciativa tiene un impacto claro y significativo en el fortalecimiento de la identidad metropolitana y la cohesión territorial, poniendo en valor elementos estructurantes del territorio y promoviendo integración social y simbólica con alcance metropolitano.

Fuente: IDOM

Paso 2: Definición de la Importancia Relativa

Una vez definidos los criterios, se establecieron los actores clave a ser parte del proceso de evaluación, específicamente para determinar el peso relativo de los criterios. En este caso en particular, dichos actores fueron los equipos de la DIPLADE GORE Coquimbo, SUBDERE Unidad de Fortalecimiento y Descentralización, y del equipo consultor IDOM.

El objetivo de este segundo paso fue determinar, en una escala del 0 al 100%, cuánto porcentaje se le asignaría a cada criterio, en virtud de las consideraciones técnicas y conocimientos de la realidad del territorio, y en función de la visión de desarrollo del AM LS-CQ.

Para esto, el proceso metodológico determina dos tipos de pesos: el objetivo y el subjetivo. El primero se obtiene a través de la valoración del 1 al 10, donde cada actor evaluador determina qué tan importante es dicho criterio por sí solo (independiente del resto). La determinación del peso subjetivo se obtiene a partir de una matriz comparativa, donde el actor evaluador define qué criterio es más importe respecto al otro.

Para aplicar esta evaluación, se diseñó la siguiente ficha resumen con la información e indicaciones necesarias para su llenado. Esta ficha fue enviada vía mail a la DIPLADE y SUBDERE el día 30 de abril, recibiendo respuesta de ambos actores el día 04 de mayo.

Ilustración 255 Ficha para la evaluación de los criterios

Determinación de la importancia (pesos) de los criterios de evaluación

Para determinar el peso de los criterios (los cuales se pueden leer en la siguiente página), el proceso metodológico indica que se deben realizar los siguientes dos pasos; el primero (1) es la ponderación por criterio de manera independiente, para conocer qué tan importante es considerado por sí solo. El segundo (2) es una ponderación entre criterios para determinar qué tan importante es un criterio respecto al resto.

Por favor, responda lo siguiente:

1. EVALUACIÓN OBJETIVA:
¿QUÉ TAN IMPORTANTE ES PARA USTED CADA UNO DE LOS CRITERIOS?

A su consideración, por favor califique la importancia que usted considere para cada uno de los criterios **en una escala del 1 al 10, donde 1 es poco importante y 10 es muy importante.**

Poner valor en celdas de color **amarillo**

		CALIF.
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades territoriales	
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	

2. EVALUACIÓN SUBJETIVA:
¿QUÉ TAN IMPORTANTE ES CADA UNO DE LOS CRITERIOS RESPECTO A LOS DEMÁS?

A su consideración, por favor compare los criterios entre pares.
Si el criterio de la fila (horizontal) es más importante que el de la columna (vertical), marcar con "1"
Si el de la columna (vertical) es más importante que el de la fila (horizontal), marcar con "0"

Llenar solo celdas de color **amarillo**

CRITERIOS		CRIT. 1 Contribución al acceso equitativo a oportunidades territoriales	CRIT. 2 Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	CRIT. 3 Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	CRIT. 4 Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades territoriales	-			
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión		-		
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia			-	
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial				-

Descripciones de Criterios de Evaluación

CRITERIOS	DESCRIPCIÓN	¿QUÉ EVALUARÁ EL CRITERIO?
Criterio 1: Contribución al acceso equitativo a oportunidades territoriales	Este criterio se enfoca en el aporte de las iniciativas a la reducción de brechas socioterritoriales en el acceso equitativo a oportunidades y bienestar en el conjunto del sistema metropolitano. Se entiende el acceso a oportunidades como la posibilidad efectiva de las personas y comunidades de acceder, en condiciones adecuadas, a servicios, equipamientos, infraestructuras, espacios públicos y sistemas de movilidad, priorizando aquellas iniciativas que mejoran dichas condiciones en territorios, ya sean localidades rurales o centros urbanos que presenten desventajas relativas dentro del AM LSC.	Evalúa en qué medida la iniciativa se oriente explícitamente a mejorar el acceso efectivo a oportunidades territoriales, respondiendo a brechas socioterritoriales identificadas, y si sus beneficios se concentran o priorizan en territorios con menores niveles de acceso relativo dentro del sistema metropolitano. El análisis considera tanto el tipo de oportunidad abordada (servicios, equipamientos, espacio público, infraestructura o movilidad) como la cobertura y distribución territorial de los beneficios que podría generar.
Criterio 2: Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	Este criterio valora el aporte de las iniciativas a la consolidación de un modelo territorial metropolitano integrado, orientado a articular de manera funcional las áreas urbanas, rurales y naturales del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo. Se priorizan aquellas iniciativas que contribuyen a ordenar y estructurar el desarrollo territorial, promoviendo un uso eficiente y coordinado del suelo, la articulación entre centralidades y localidades, y un desarrollo territorial equilibrado, incluyendo la contención de procesos extensivos, dispersos o fragmentados que debiliten la coherencia del sistema metropolitano.	Evalúa en qué medida la iniciativa contribuye a estructurar, ordenar y contener el crecimiento horizontal del área metropolitana. Se considera si la iniciativa promueve un uso más eficiente del suelo, refuerza la lógica de red y complementariedad entre centralidades y contribuye a mitigar procesos de expansión urbana dispersa, fragmentación territorial o consumo ineficiente de suelos estratégicos.
Criterio 3: Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	Este criterio se centra en la contribución de las iniciativas a la sostenibilidad ambiental y resiliencia del sistema metropolitano, entendidas como condiciones estructurales para un desarrollo equilibrado y de largo plazo del AM LSC. Considera especialmente el aporte de las iniciativas a la gestión sostenible del agua como elemento esencial del territorio, el resguardo y articulación de los ecosistemas estratégicos, la mejora de la gestión ambiental del sistema metropolitano, y la reducción de vulnerabilidades frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático.	Se evalúa en qué medida la iniciativa integra la sostenibilidad ambiental y la resiliencia territorial como componentes centrales de su formulación, contribuyendo de manera efectiva a fortalecer la seguridad hídrica, el resguardo y funcionamiento de ecosistemas estratégicos e infraestructuras verdes-azules, la reducción del riesgo sobre asentamientos, equipamientos e infraestructuras críticas, y la mejora de la gestión ambiental. Se considera especialmente si los efectos de la iniciativa trascienden el ámbito local y aportan al desempeño ambiental y adaptativo del sistema metropolitano
Criterio 4: Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	Este criterio mide la capacidad de las iniciativas para fortalecer una identidad metropolitana compartida y la cohesión territorial del AM LSC, reconociendo y poniendo en valor su patrimonio cultural y natural, así como aquellos elementos identitarios que estructuran y distinguen el territorio. Se consideran especialmente las iniciativas que contribuyen a la integración social, territorial y simbólica del sistema metropolitano, promoviendo sentido de pertenencia, reconocimiento mutuo entre comunidades y una imagen compartida del ámbito metropolitano.	Se evalúa en qué medida la iniciativa contribuye de forma efectiva a la construcción y fortalecimiento de una identidad metropolitana compartida, mediante la puesta en valor del patrimonio cultural, natural y paisajístico, la mejora de la calidad, integración y significado de los espacios públicos o equipamientos colectivos, y el refuerzo de la cohesión territorial entre centralidades, localidades y paisajes del Área Metropolitana. El análisis considera si el impacto supera lo local o sectorial y si aporta a la integración simbólica y social del sistema metropolitano.

Fuente: IDOM

Con la información recopilada, se procedió a sistematizar los valores obtenidos, asignando una representatividad homogénea para cada actor evaluador, siendo un 33,3% para la DIPLADE, un 33,3% para la SUBDERE y un 33,3% para el equipo consultor. Con esta distribución porcentual, se obtuvieron los resultados de la importancia relativa (pesos) de los criterios en porcentaje. En las siguientes ilustraciones se muestra un ejemplo de la sistematización del proceso, así como también los resultados definitivos que se obtuvieron en la tabla consecutiva.

Ilustración 256 Sistematización del peso objetivo de los criterios

	Representatividad del equipo evaluador (%)	33,3%		33,3%		33,3%		Total Evaluaciones Objetivas	Peso Objetivo
		EQUIPO DIPLADE		EQUIPO SUBDERE		EQUIPO CONSULTOR			
	CALIFICACIÓN OBJETIVA	Nota	Valor	Nota	Valor	Nota	Valor		
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	10	3,3	10	3,3	9	3,0	10	26,61%
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	10	3,3	10	3,3	10	3,3	10	27,52%
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	8	2,7	8	2,7	9	3,0	8	22,94%
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	8	2,7	9	3,0	8	2,7	8	22,94%

Fuente: IDOM

Ilustración 257 Sistematización del peso subjetivo de los criterios

CALIFICACIÓN SUBJETIVA		EQUIPO DIPLADE						EQUIPO SUBDERE						EQUIPO CONSULTOR							
		CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4			CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4			CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4				
		Contribución al acceso equitativo a oportunidades	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	Total Grupo	Peso Subjetivo Grupo	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	Total Grupo	Peso Subjetivo Grupo	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	Total Grupo	Peso Subjetivo Grupo	Total Evaluaciones Subjetivas	Peso Subjetivo
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	1	1	1	1	4	13.33%	1	1	1	1	4	13.33%	1	0	1	1	3	10.00%	11	36.67%
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	0	1	1	1	3	10.00%	0	1	1	1	3	10.00%	1	1	0	1	3	10.00%	9	30.00%
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	0	0	1	1	2	6.67%	0	0	1	1	2	6.67%	0	1	1	0	2	6.67%	6	20.00%
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	0	0	0	1	1	3.33%	0	0	0	1	1	3.33%	0	0	1	1	2	6.67%	4	13.33%

Fuente: IDOM

A partir de los resultados obtenidos en la siguiente tabla, se observa que el criterio de contribución al acceso equitativo a oportunidades presenta el mayor peso relativo (38,0%) para la evaluación de las iniciativas del Plan Metropolitano del AM LS-CQ, lo que refleja su priorización como eje estructurante para la reducción de brechas socioterritoriales y el mejoramiento de la accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades a escala metropolitana.

En segundo lugar, el criterio de contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión (32,2%) adquiere una alta relevancia, evidenciando la importancia estratégica de orientar el desarrollo del área metropolitana hacia un patrón más compacto, articulado y eficiente en el uso del suelo, en coherencia con la visión del Plan y con la necesidad de limitar dinámicas de crecimiento extensivo.

Por su parte, los criterios de aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia (17,9%) y de fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial (11,9%) presentan un menor peso relativo. Esta ponderación responde a un rol complementario dentro del sistema de evaluación, en tanto estos criterios contribuyen a cualificar el desarrollo metropolitano, incorporando consideraciones ambientales, de adaptación y resiliencia, así como aspectos vinculados a la integración social, el sentido de pertenencia y la consolidación de una estructura territorial cohesionada.

Tabla 151 Importancia relativa (pesos) de los criterios de evaluación

COD	Criterio	Peso Objetivo	Peso Subjetivo	Peso Definitivo
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	26,6%	36,7%	38,0%
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	27,5%	30,0%	32,2%
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	22,9%	20,0%	17,9%
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	22,9%	13,3%	11,9%

Fuente: IDOM

Paso 3: Evaluación de las Iniciativas Metropolitanas

Definido los pesos de los criterios de evaluación y construidas las escalas de valoración, en las siguientes tablas se presenta la evaluación aplicada a las 18 iniciativas metropolitanas propuestas para la cartera de inversión, junto con su respectiva justificación. Dichas justificaciones se basan en la interpretación técnica y cualitativa del equipo consultor, considerando los objetivos y características descritas para cada iniciativa.

Lineamiento 1: Planificación integrada del territorio

Tabla 152 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 1: Planificación integrada del territorio

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
POT1-01 **Plan Caletas y Borde Costero Productivo**	5	3	1	5
	Mejora directa y significativa las oportunidades laborales, de servicios e infraestructura para comunidades costeras y pesqueras, que presentan desventajas relativas dentro del sistema metropolitano. Ofrece un impacto claro en bienestar y acceso.	Aporta a la articulación funcional del borde costero y su integración productiva–turística, pero su carácter es más sectorial y lineal, sin incidir de forma estructural en la contención del crecimiento urbano metropolitano.	Incorpora resguardo del borde costero e identidad productiva tradicional, pero la sostenibilidad ambiental se posiciona más como efecto indirecto a partir de las intervenciones que se generen, en lugar de aportar claramente beneficios ambientales en dichos sectores.	Refuerza fuertemente la identidad costera, el patrimonio cultural y el rol social de las caletas, con alto valor simbólico y cohesión territorial a escala metropolitana.
POT1-02 **Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena - Coquimbo**	5	5	5	5
	Mejora sustantiva del acceso a espacios públicos, movilidad peatonal y recreación de alto estándar, con impacto amplio y continuo sobre la conurbación y sus habitantes/visitantes.	Iniciativa claramente estructurante: consolida una franja costera continua, articula comunas, refuerza centralidades y ordena el desarrollo en la zona costera de la conurbación metropolitana.	Integra resiliencia costera, adaptación al cambio climático, gestión del riesgo y articulación ambiental del borde, con impactos relevantes y reconocibles a escala metropolitana.	Consolida el borde costero como elemento identitario estructurante del AM LS-CQ, fortaleciendo la imagen compartida, el sentido de pertenencia y la cohesión intercomunal.

Fuente: IDOM

Lineamiento 2: Desarrollo con equidad metropolitana

Tabla 153 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 2: Desarrollo con equidad metropolitana

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
POT2-01 **Programa Metropolitano de Espacios Públicos**	5	3	5	5
	Garantiza acceso amplio, directo y territorialmente distribuido a espacios públicos de calidad, especialmente en sectores que presentan déficits significativos en zonas periféricas del AM.	Si bien es un gran aporte a la estructuración del territorio y al fortalecimiento de subcentros, su alcance territorial actúa directamente en sectores determinados.	Integra explícitamente criterios climáticos, hídricos e infraestructura verde-azul, con efectos acumulativos relevantes para la resiliencia metropolitana.	Consolida un lenguaje metropolitano común de espacios públicos, con alto impacto simbólico, identitario y de cohesión social a escala metropolitana.
POT2-01 **Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos**	5	5	1	3
	Incide directamente en la reducción de brechas de acceso a servicios y equipamientos críticos, priorizando sectores segregados y localidades rurales.	Refuerza subcentros urbanos y localidades rurales, mejora la eficiencia funcional del sistema y contribuye de forma clara a un patrón de desarrollo más equilibrado y menos disperso.	La sostenibilidad ambiental no es un eje central de la iniciativa. Su aporte se limita a resiliencia funcional de infraestructura y depende del diseño posterior de los proyectos.	El impacto identitario y simbólico se visualiza local o sectorial. Su contribución se percibe de manera indirecta al depender de la tipología de los equipamientos y los estándares de diseño que puedan implementarse.

Fuente: IDOM

Lineamiento 3: Conectividad Estratégica Nacional

Tabla 154 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 3: Conectividad Estratégica Nacional

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
MCA1-01 **Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario**	3	3	1	1
	Fortalece las oportunidades económicas y laborales al hacer más eficiente la accesibilidad y conectividad en el sector portuario y, aunque los beneficios se concentran en los sectores logísticos, estos consideran la cadena productiva comercial considerando sectores amplios de la población.	Mejora la articulación funcional del sistema portuario con la red vial y ferroviaria. Sin embargo, no incide directamente en la contención de la expansión urbana ni en la estructuración de centralidades metropolitanas en su conjunto.	Puede reducir externalidades como la congestión y emisiones), mejorar logística y coordinación modal, pero la sostenibilidad no es el eje central de la iniciativa.	Refuerza el rol histórico-productivo portuario del AM LS-CQ y su posicionamiento nacional, aunque su impacto en la identidad es directo, los efectos serían principalmente económico-funcional, no cívico ni simbólico en el amplio sentido.
	3	1	1	1

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
MCA1-02 **Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana**	Fortalece las oportunidades económicas y laborales al hacer más eficiente la conectividad de centralidades relacionadas con actividades de la matriz productiva y, aunque los beneficios se concentran predominantemente en sectores productivos.	Si bien tiene un rol estructurante que aporta a la articulación del sistema productivo y posibles reducciones de conflictos entre centros urbanos y actividades económicas, su lógica es más funcional que de ordenamiento territorial integral. Inclusive, puede llegar a fomentar procesos urbanos en extensión.	No integra explícitamente elementos o acciones que supongan mejoras ambientales o de resiliencia, debido a que dependen del diseño posterior de intervenciones, en caso de corresponder.	Se centra en la eficiencia funcional y productiva del territorio; su impacto identitario es técnico-económico, sin contribución directa al patrimonio, paisaje o construcción simbólica de una identidad metropolitana compartida.
	5	5	3	3
MCA1-03 **Circunvalación La Serena - Coquimbo**	Reduciría congestión intrametropolitana mejorando tiempos y condiciones en los desplazamientos motorizados. Además, integraría sectores periféricos al sistema metropolitano, ofreciendo beneficios directos y masivos para la población del área metropolitana en su conjunto.	Iniciativa sumamente estructurante al reordenar flujos, habilitar la reconversión del tramo urbano de la Ruta 5 y contribuir a un patrón metropolitano más coherente y eficiente.	Al aportar directamente mediante la descongestión del sistema vial metropolitano, reduciría indirectamente emisiones atmosféricas en corredores viales saturados.	Refuerza la cohesión funcional y la integración intercomunal, y su impacto identitario sería indirecto, asociado a una obra de infraestructura emblemática en el sistema metropolitano.

Fuente: IDOM

Lineamiento 4: Infraestructura Vial Metropolitana

Tabla 155 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 4: Infraestructura Vial Metropolitana

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
MCA2-01 **Corredores de Conectividad Oriente - Poniente**	5	3	5	1
	Mejora de manera directa la accesibilidad entre el borde costero, áreas residenciales interiores y sectores urbanos consolidados, superando barreras físicas históricas (Ruta 5 y vía férrea) y beneficiando especialmente a sectores con menor conectividad relativa.	Aporta a la integración funcional del territorio y a la permeabilidad urbana, pero no incide directamente en el patrón de crecimiento ni la expansión urbana, actuando más como infraestructura de soporte que como mecanismo que aporta a la consolidación de un modelo territorial integrado.	Fortalece explícitamente la resiliencia territorial mediante la generación de vías de evacuación ante tsunamis, redundancia del sistema vial y continuidad operativa frente a emergencias.	Contribuye a la cohesión funcional entre borde costero y áreas interiores, reduciendo fragmentaciones históricas, pero el impacto identitario es indirecto y asociado al mejor funcionamiento del sistema urbano.
MCA2-02 **Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas**	5	5	3	1
	Mejora significativamente la accesibilidad cotidiana a subcentros, servicios y centralidades, reduciendo discontinuidades viales que afectan principalmente a sectores residenciales periféricos.	Aporta directamente a la estructuración del sistema metropolitano, consolidando corredores continuos, fortaleciendo subcentros urbanos, ordenando la jerarquía vial y contribuyendo a un modelo territorial más integrado y eficiente.	Aporta resiliencia funcional mediante la continuidad del sistema vial, pero la sostenibilidad ambiental no es un eje central explícito de la iniciativa.	Refuerza la cohesión territorial al articular áreas residenciales y subcentros, aunque su impacto simbólico e identitario es indirecto y principalmente funcional.

Fuente: IDOM

Lineamiento 5: Transporte público y movilidad activa

Tabla 156 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 5: Transporte público y movilidad activa

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
MCA3-01 **Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano**	3	3	5	5
	Mejora el acceso cotidiano a oportunidades en distancias cortas y medias, especialmente para población sin acceso a automóvil o por preferencia propia a utilizar modos activos de movilidad.	Aporta a la integración funcional y a la articulación entre barrios, centros cívicos y borde costero, pero no incide directamente en la contención de la expansión urbana ni en la localización de actividades.	Contribución directa y significativa a la reducción de emisiones, promoción de modos sostenibles y diversificación resiliente del sistema de movilidad metropolitano.	Refuerza una cultura de movilidad activa y un lenguaje urbano compartido, con impacto positivo en cohesión social al ser una intervención de la cual pueden detonarse actividades recreativas a nivel metropolitano.
	5	5	5	1

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
MCA3-02 **Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano**	Principal instrumento para garantizar acceso equitativo a empleo, educación y servicios a escala metropolitana, especialmente para población con dependencia cotidiana del transporte público.	Iniciativa que estructura la funcionalidad del sistema en su conjunto. Jerarquiza corredores, refuerza centralidades, articula modos y contribuye a un desarrollo urbano más eficiente.	Reduce emisiones y mejora eficiencia energética del sistema de movilidad. Su aporte ambiental se observa en la integración efectiva con modos activos de movilidad, tener un efecto consecuente de preferir el transporte público por sobre el vehículo propio (menos congestión vial) e impulsar el uso de flotas con electromovilidad.	Fortalece la cohesión funcional y la integración cotidiana del AM LS-CQ, pero su impacto identitario es indirecto, asociado solo al uso compartido del sistema.

Fuente: IDOM

Lineamiento 6: Puesta en valor y resguardo de recursos naturales

Tabla 157 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 6: Puesta en valor y resguardo de recursos naturales

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
	3	5	5	5
SRT1-01 **Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias**	Si bien mejora el acceso a espacios ambientales de calidad, áreas verdes y servicios ecosistémicos, con beneficios relevantes para el bienestar urbano-rural, el acceso a oportunidades socioeconómicas se mantiene un indirecto y dependiente del tipo de proyecto a impulsar.	Contribuye significativamente a la integración de un modelo de desarrollo sustentable al proteger suelos estratégicos, articular sistema urbano-rural-natural y establecer límites ecológicos funcionales frente a la expansión urbana dispersa.	Es la iniciativa central del criterio ambiental: fortalece conectividad ecológica, gestión hídrica, infraestructura verde-azul y resiliencia frente al cambio climático, con impacto metropolitano directo y acumulativo.	Pone en valor elementos identitarios estructurantes del AM LS-CQ —humedales, quebradas, borde costero, valles y paisaje— reforzando la identidad territorial compartida y la relación de la población con la naturaleza a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

Lineamiento 7: Resiliencia territorial y gestión del riesgo

Tabla 158 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 7: Resiliencia territorial y gestión del riesgo

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
SRT2-01 **Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial**	1	3	5	3
	Mejora condiciones de seguridad y continuidad del acceso a servicios y territorios en situaciones de emergencia, beneficiando a toda la población. No obstante, el acceso a oportunidades es indirecto y preventivo, no productivo ni cotidiano.	Actúa como marco estructurante transversal, incorporando el riesgo como criterio para la planificación multiescalar, pero depende de intervenciones y/o planificación que determinen efectivamente la integración y contención del territorio.	Fortalece evacuación, rutas seguras, coordinación intercomunal y capacidad adaptativa frente a amenazas naturales, con impacto metropolitano claro.	Refuerza cohesión institucional y territorial mediante una mirada compartida del riesgo y la seguridad colectiva, pero el impacto identitario es funcional con potencial a ser concientizado socialmente.
SRT2-02 **Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales**	5	1	5	1
	Asegura disponibilidad hídrica para áreas verdes, industria y otros usos estratégicos, reduciendo vulnerabilidades críticas que afectan especialmente a territorios y sectores más expuestos a la escasez hídrica.	Aporta soporte estructural al desarrollo urbano y productivo, pero no orienta directamente la localización de usos ni el patrón de crecimiento, pudiendo incluso habilitar expansión si no se articula con planificación territorial.	Responde de manera directa y estructural a la crisis hídrica regional, fortaleciendo la seguridad hídrica y la capacidad adaptativa del AM LS-CQ frente al cambio climático.	Contribuye a una narrativa de resiliencia hídrica y gestión innovadora del agua. Su impacto identitario es indirecto y técnico, no asociado a elementos patrimoniales o simbólicos visibles.
SRT2-03 **Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica**	1	5	5	1
	Mejora la seguridad de zonas urbanas y rurales frente a inundaciones y mejora la calidad ambiental, con beneficios sociales relevantes pero no directamente a oportunidades de equipamientos, servicios o productivas.	Estructura el territorio a partir del agua como elemento ordenador, articulando ríos, humedales y drenajes como límites y conectores ecológicos frente a la expansión urbana.	Iniciativa altamente estratégica, que integra gestión de aguas lluvias, adaptación climática, reducción de riesgos y seguridad hídrica de forma sistémica y metropolitana.	Si bien valora el agua como elemento identitario del territorio, se centra también en infraestructura grises (obras de ingeniería) que no aporta directamente a fortalecer la identidad y cohesión social en el área metropolitana.

Fuente: IDOM

Lineamiento 8: Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos

Tabla 159 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 8: Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
	3	1	5	3
SRT3-01 **Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos**	Mejora condiciones sanitarias, ambientales y de calidad de vida en todo el AM LS-CQ, con beneficios especialmente relevantes para sectores históricamente más expuestos a externalidades ambientales negativas. Asimismo, se fortalece el acceso a oportunidades económicas o de servicios, al impulsar lógicas de economía circular en este proceso.	Introduce una lógica metropolitana coordinada para la localización y operación de infraestructura de residuos, contribuyendo al ordenamiento funcional, aunque no actúa directamente como instrumento de contención de la expansión urbana.	Iniciativa estructural y estratégica para la sostenibilidad ambiental: reduce disposición final, fomenta reciclaje y economía circular, disminuye impactos sobre suelos, agua y ecosistemas, y fortalece la resiliencia operativa del sistema metropolitano	Refuerza la corresponsabilidad ciudadana y una cultura metropolitana de gestión ambiental compartida, siendo su impacto identitario cívico-ambiental.

Fuente: IDOM

Lineamiento 9: Fortalecimiento de la identidad metropolitana

Tabla 160 Evaluación de iniciativas del Lineamiento 9: Fortalecimiento de la identidad metropolitana

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
	1	1	1	5
ICT1-01 **Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ**	Mejora el acceso a espacios públicos de calidad, caminabilidad y seguridad urbana, con beneficios sociales relevantes, aunque su impacto en brindar oportunidades socioeconómicas o de servicios se percibe indirecto y localizado en sectores determinados.	Refuerza subcentros y localidades existentes, favoreciendo la regeneración urbana y el uso del suelo consolidado. No obstante, su incidencia estructural sobre el patrón metropolitano es acotada.	Promueve escala humana, caminabilidad y reutilización del tejido urbano existente, con efectos ambientales positivos pero no estructurantes a escala metropolitana.	Impacto directo y significativo en la identidad local y metropolitana: pone en valor patrimonio, espacios emblemáticos y memoria urbana, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la cohesión social.
	5	1	1	5

Iniciativa	CRIT 1	CRIT 2	CRIT 3	CRIT 4
ICT1-02 **Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano**	Genera oportunidades socioeconómicas locales vinculadas al turismo sostenible, empleo y servicios, con potencial de impacto positivo de forma transversal en sectores urbanos y localidades rurales del AM LS-CQ.	Si bien articula circuitos y activos patrimoniales a escala metropolitana que favorece la integración del territorio, no incide directamente en contener las lógicas expansivas del crecimiento urbano.	Si bien promueve turismo sostenible y reutilización del patrimonio construido, su impacto ambiental es indirecto y dependiente de la gestión efectiva de las intervenciones.	Consolida una narrativa metropolitana compartida basada en el patrimonio cultural, arqueológico, ferroviario y portuario, con alto valor simbólico e integrador a escala metropolitana.

Fuente: IDOM

Paso 4: Sistematización de Resultados

A partir de la evaluación del paso anterior, se sistematizó la información y se multiplicó por el porcentaje (peso) obtenido de cada criterio. La sistematización consistió en registrar y normalizar los valores para que fueran evaluables entre sí y, de esta forma, obtener un puntaje para cada caso. En la siguiente ilustración se puede observar parte de este proceso.

Ilustración 258 Ejemplo de sistematización y normalización de las evaluaciones de las iniciativas metropolitanas

		Planificación y Ordenamiento Territorial				Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana						
		Planificación integrada del territorio		Desarrollo con equidad metropolitana		Conectividad estratégica nacional			Infraestructura vial multimodal		Transporte público y movilidad activa	
	CRITERIO	POT1_01	POT1_02	POT2_01	POT2_02	MCA1-01	MCA1-02	MCA1-03	MCA2-01	MCA2-02	MCA3-01	MCA3-02
		Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena - Coquimbo	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	Circunvalación La Serena – Coquimbo	Corredores de Conectividad Oriente – Poniente	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	5	5	5	5	1	1	5	5	5	3	5
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	3	5	3	5	3	3	5	3	5	1	5
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	1	5	5	1	1	1	3	5	3	5	5
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	5	5	5	3	1	1	3	1	1	5	1

		Planificación y Ordenamiento Territorial				Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana						
		Planificación integrada del territorio		Desarrollo con equidad metropolitana		Conectividad estratégica nacional			Infraestructura vial multimodal		Transporte público y movilidad activa	
	CRITERIO	POT1_01	POT1_02	POT2_01	POT2_02	MCA1-01	MCA1-02	MCA1-03	MCA2-01	MCA2-02	MCA3-01	MCA3-02
		Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena – Coquimbo	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	Circunvalación La Serena - Coquimbo	Corredores de Conectividad Oriente – Poniente	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano
CRIT. 1	Contribución al acceso equitativo a oportunidades	7,6%	7,6%	7,6%	7,6%	1,5%	1,5%	7,6%	7,6%	7,6%	4,5%	7,6%
CRIT. 2	Contribución al modelo territorial integrado y contención de la expansión	5,0%	8,3%	5,0%	8,3%	5,0%	5,0%	8,3%	5,0%	8,3%	1,7%	8,3%
CRIT. 3	Aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia	1,6%	8,1%	8,1%	1,6%	1,6%	1,6%	4,8%	8,1%	4,8%	8,1%	8,1%
CRIT. 4	Fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial	8,9%	8,9%	8,9%	5,4%	1,8%	1,8%	5,4%	1,8%	1,8%	8,9%	1,8%

Fuente: IDOM

De esta forma, se obtiene un ranking de las iniciativas metropolitanas, ordenadas por puntaje de mayor a menor. Entre mayor puntaje obtengan respecto a los demás, obtienen una evaluación superior y, por tanto, entre menos valor tenga su resultado, estos se ubicarán en los últimos lugares

de la lista. Cabe destacar, que en ningún caso constituye un orden de prioridad en el cual se deban desarrollar las iniciativas del plan, sino que corresponde a uno de los tres componentes para definir aquellas iniciativas más estratégicas y viables a considerar como iniciativas detonantes.

Como resultado del proceso de evaluación, en la siguiente tabla se puede observar las iniciativas metropolitanas ordenadas por ranking ascendente.

Tabla 161 Ranking orientativo de la Evaluación Estratégica de Iniciativas

Ranking	COD	Nombre Iniciativa
1	POT1-02	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena – Coquimbo
2	MCA3-02	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano
3	MCA1-03	Circunvalación La Serena – Coquimbo
4	POT2-01	Programa Metropolitano de Espacios Públicos
5	SRT1-01	Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias
6	MCA2-02	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas
7	POT2-02	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos
8	MCA2-01	Corredores de Conectividad Oriente – Poniente
9	MCA3-01	Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano
10	POT1-01	Plan Caletas y Borde Costero Productivo
11	SRT2-02	Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales
12	SRT2-03	Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica
13	ICT1-02	Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano
14	SRT3-01	Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos
15	SRT2-01	Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial
16	MCA1-01	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario
17	MCA1-02	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana
18	ICT1-01	Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ

Fuente: IDOM

Estas iniciativas indican aquellas mejor posicionadas, entendidas como aquellas que presentan una mayor contribución en su aporte al acceso equitativo a oportunidades, la consolidación de un modelo territorial integrado y la contención de la expansión urbana, así como por su aporte a la sostenibilidad ambiental y resiliencia, y fortalecimiento de la identidad metropolitana y cohesión territorial del AM LS-CQ.

Este criterio sintetiza una evaluación estratégica basada en la ponderación de múltiples dimensiones, permitiendo identificar un ranking orientativo de aquellas iniciativas con mayor impacto potencial a escala metropolitana.

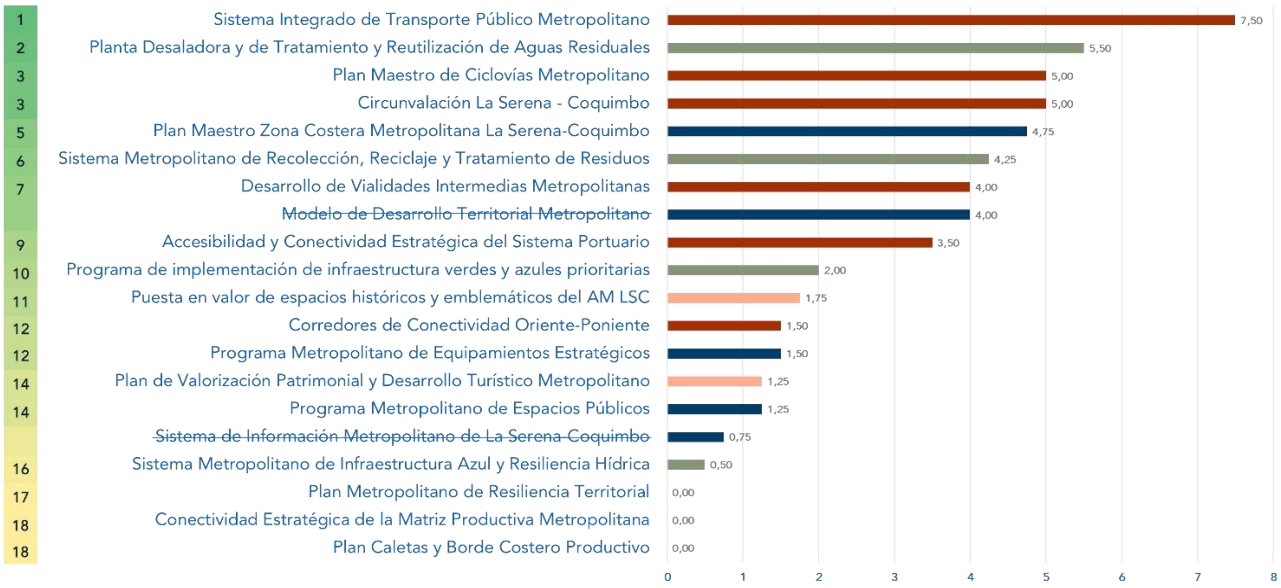
Opinión de Actores Clave (C2)

Como segundo componente para el análisis de viabilidad de las iniciativas del Plan Metropolitano, se incorpora el ejercicio participativo desarrollado con actores clave del territorio en el Taller N°3.

Este consistió en que cada asistente —resguardando una representación equilibrada por institución, independiente del número de participantes— seleccionara seis iniciativas que, a su criterio, presentan mayor potencial detonante para activar procesos de gestión e implementación a escala metropolitana.

Este criterio permite recoger y sistematizar la valoración cualitativa de actores institucionales relevantes, incorporando su conocimiento territorial y sectorial. De este modo, aporta una señal de priorización construida participativamente, que complementa la evaluación estratégica antes descrita.

Ilustración 259 Ranking orientativo evaluación de actores clave del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

Cabe destacar que, conforme a lo señalado en el Taller, las iniciativas "Modelo de Desarrollo Territorial Metropolitano" y "Sistema de Información Metropolitano de La Serena–Coquimbo", si bien se consideraron inicialmente en la cartera de iniciativas del Plan, posteriormente fueron reclasificadas en función de su naturaleza y rol estratégico. En este sentido, se determinó que dichas iniciativas deben ser impulsadas directamente por el Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM), en el marco de sus atribuciones, motivo por el cual se excluyen de la cartera del Plan Metropolitano y de su proceso de evaluación estratégica. En consecuencia, estas pasan a ser consideradas como iniciativas base de gestión metropolitana, en cuanto constituyen instrumentos habilitantes para la gestión, coordinación y soporte del sistema metropolitano.

Asimismo, derivado de esta instancia y del proceso en general, se incorporó la iniciativa de "Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana", por lo que no registra votación

en el ejercicio del taller. No obstante, se considera dentro del proceso previo de evaluación estratégica.

Factibilidad Institucional (C3)

Como tercer componente se incorpora la evaluación del grado de factibilidad de las iniciativas, desde el ámbito de las competencias del Gobierno Regional de Coquimbo. Se trata de un ejercicio de carácter exploratorio y estratégico, cuyo objetivo es contar con una primera aproximación a las condiciones de implementación, considerando que una evaluación de factibilidad más detallada requiere análisis específicos según la naturaleza de cada iniciativa.

Este analiza las iniciativas del plan a partir de cinco variables clave: disponibilidad de recursos humanos (1), tecnológicos (2), financieros (3); consistencia con los marcos legales y estratégicos (4); y nivel de alineamiento con las voluntades políticas(5). El ejercicio fue realizado por la DIPLADE del Gobierno Regional de Coquimbo mediante una escala de 1 a 5 para cada variable, lo que permite estimar comparativamente las condiciones de implementación de cada iniciativa.

Como resultado, se obtiene un orden de carácter orientativo que complementa la evaluación estratégica y el criterio participativo.

Tabla 162 Ranking orientativo evaluación de factibilidad institucional

COD	Nombre Iniciativa	R. Humanos	R. Tecnológicos	R. Financieros	Marcos Legales	Voluntades Políticas	Promedio	Posición Rank
POT1-01	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	1	1	1	1	1	1,0	17
POT1-02	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo	3	5	3	3	5	3,8	1
POT2-01	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	3	3	1	3	5	3,0	4
POT2-02	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	1	3	1	3	5	2,6	8
MCA1-01	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	1	3	1	1	5	2,2	11
MCA1-02	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	1	1	1	1	3	1,4	14
MCA1-03	Circunvalación La Serena - Coquimbo	1	1	1	1	3	1,4	14
MCA2-01	Corredores de Conectividad Oriente - Poniente	3	3	3	3	3	3,0	4

COD	Nombre Iniciativa	R. Humanos	R. Tecnológicos	R. Financieros	Marcos Legales	Voluntades Políticas	Promedio	Posición Rank
MCA2-02	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	3	3	1	3	5	3,0	4
MCA3-01	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	3	5	3	3	5	3,8	1
MCA3-02	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	1	3	5	5	5	3,8	1
SRT1-01	Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias	1	3	1	3	3	2,2	11
SRT2-01	Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial	1	1	1	1	1	1,0	17
SRT2-02	Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales	1	1	3	3	5	2,6	8
SRT2-03	Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica	1	1	1	1	5	1,8	13
SRT3-01	Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos	1	3	3	1	5	2,6	8
ICT1-01	Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ	1	3	3	5	3	3,0	4
ICT1-02	Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano	1	1	1	1	3	1,4	14

Fuente: IDOM

Resultados del Análisis de Viabilidad de las Iniciativas del Plan Metropolitano

Con el objetivo de identificar las seis iniciativas detonantes del Plan Metropolitano del AM LS-CQ, se sistematizan los resultados anteriores derivados de los tres componentes y, a partir de ello, se calculan los promedios obtenidos por cada iniciativa, dando origen a un resultado consolidado que orienta su selección.

Tabla 163 Selección de Iniciativas Detonantes

COD	Nombre Iniciativa	C1	C2	C3	Promedio	Posición
POT1-01	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	10	18	17	15,0	16
POT1-02	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo	1	5	1	2,3	2
POT2-01	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	4	14	4	7,3	7
POT2-02	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	7	12	8	9,0	10
MCA1-01	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	16	9	11	12,0	13
MCA1-02	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	17	18	14	16,3	17
MCA1-03	Circunvalación La Serena - Coquimbo	3	3	14	6,7	5
MCA2-01	Corredores de Conectividad Oriente - Poniente	8	12	4	8,0	8
MCA2-02	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	6	7	4	5,7	4
MCA3-01	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	9	3	1	4,3	3
MCA3-02	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	2	1	1	1,3	1
SRT1-01	Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias	5	10	11	8,7	9
SRT2-01	Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial	15	18	17	16,7	18
SRT2-02	Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales	11	2	8	7,0	6
SRT2-03	Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica	12	17	13	14,0	15
SRT3-01	Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos	14	6	8	9,3	11
ICT1-01	Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LS-CQ	18	11	4	11,0	12
ICT1-02	Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano	13	14	14	13,7	14

Fuente: IDOM

Iniciativas Detonantes

En virtud de estos resultados obtenidos del análisis de viabilidad, se desarrolló una instancia de revisión conjunta con el Gobierno Regional de Coquimbo y SUBDERE, con el objetivo de identificar aquellas iniciativas con mayor viabilidad de implementación en el corto plazo, considerando las herramientas institucionales actualmente disponibles para su gestión.

En consecuencia, las iniciativas definidas como detonantes, tanto por su factibilidad como por su carácter estratégico para iniciar la gestión metropolitana del AM LS–CQ, son:

- Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano (N°1)
- Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena – Coquimbo (N°2)
- Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitanas (N°3)
- Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas (N°4)
- Programa Metropolitano de Espacios Públicos (N°7)
- Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias (N°9)

Como se observa, las cuatro primeras iniciativas coinciden con los primeros lugares de la lista antes expuesta, consolidándose como las más relevantes desde un punto de vista estratégico, en función de su factibilidad institucional y del respaldo de actores clave. Por su parte, el Programa Metropolitano de Espacios Públicos y el Programa de Infraestructuras Verdes y Azules prioritarias, se incorporan como iniciativas detonantes debido a su coherencia con las líneas de acción actualmente impulsadas en el territorio a través de estudios en curso y su estrecha vinculación con el Plan Maestro de la Zona Costera, priorizado para su implementación en el corto plazo.

Por otro lado, si bien las siguientes iniciativas no fueron seleccionadas como detonantes, se reconocen como iniciativas potenciales a desarrollarse, cuya implementación depende en mayor medida de la activación de gestiones de la gobernanza metropolitana. En este sentido, su implementación presenta un mayor desafío de articulación interinstitucional, al tratarse de iniciativas que requieren coordinación, regulación y acuerdos entre múltiples actores, más que únicamente inversión sectorial.

Estas corresponden a:

- Circunvalación La Serena – Coquimbo (N°5)
- Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales (N°6)
- Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos (N°11)

Proyección de Iniciativas Detonantes en el Corto y Mediano Plazo

Las seis iniciativas detonantes del Plan Metropolitano del AM LS-CQ se presentan a través de una Carta Gantt proyectada en un horizonte de 10 años (al 2036). Esta planificación permite visualizar la secuencia temporal de las etapas de pre-inversión, inversión y operación de cada iniciativa, siendo esta última proyectada hasta el término del horizonte del plan. No obstante, se trata de una programación referencial, cuya materialización estará sujeta a la disponibilidad y gestión de recursos técnicos, institucionales y financieros, así como al avance de los procesos de coordinación interinstitucional del modelo de gobernanza, pudiendo ajustarse en función del avance efectivo del Plan Metropolitano.

La estructura de la Carta Gantt considera tres etapas para cada iniciativa, en concordancia con el ciclo de vida de los proyectos, definido por el Sistema Nacional de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MIDESOF).

Temporalidad	Ciclo de Vida
	Etapa de Pre-Inversión: Formulación del proyecto (perfil), estudios de prefactibilidad, factibilidad y gestión de recursos financieros (según corresponda).
	Etapa de Inversión: Diseño, elaboración de especialidades, ejecución del proyecto.
	Etapa de Operación: Operación del proyecto.

La estimación temporal de la cartera sitúa las iniciativas detonantes en el **corto, mediano y largo plazo**, construida a partir de referencias de plazos de proyectos similares en el Sistema de Inversión Pública, ajustadas a las características y escala de las iniciativas metropolitanas. La secuencia temporal de las iniciativas define, a modo propositivo y referencial, con cuáles iniciativas se podrían comenzar las futuras gestiones metropolitanas en los primeros años del Plan Metropolitano. Esta definición considera criterios según su pertinencia estratégica, viabilidad institucional (tales como recursos humanos y financieros, voluntades políticas, entre otros) complejidad de implementación, estado de avance actual de las iniciativas y consideraciones técnicas.

La definición del orden de implementación de las iniciativas detonantes responde a una lógica estratégica que articula impacto temprano (victorias rápidas), factibilidad institucional y coherencia territorial en virtud de los desafíos críticos del territorio. En este sentido, la programación considera una secuencia progresiva que inicia con aquellas iniciativas capaces de generar resultados visibles en el corto plazo y que, al mismo tiempo, establecen las bases estructurales para el desarrollo de las siguientes intervenciones. Esta lógica se organiza conforme a las etapas del Sistema Nacional de Inversiones (MIDESOF), diferenciando claramente las fases de perfil, inversión y operación, y distribuyéndolas dentro de los horizontes de corto (desde el 2° semestre de 2026 hasta el 2029), mediano (periodo 2030–2033) y largo plazo (periodo 2034–2036).

Tabla 164 Cronograma general de implementación de las iniciativas detonantes

NOMBRE INICIATIVA	CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO		
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano											
Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo											
Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano											
Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas											
Programa Metropolitano de Espacios Públicos											
Programa de implementación de infraestructura verdes/azules prioritarias											

Fuente: IDOM

En primer lugar, la **ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano** se posiciona como una de las iniciativas iniciales a partir del año 2026. Esta decisión se fundamenta en su alta factibilidad institucional y disponibilidad de recursos financieros, su buen desempeño en la evaluación estratégica respecto al resto de iniciativas y su impacto directo sobre el acceso equitativo a oportunidades. Se trata de una intervención que genera beneficios inmediatos y perceptibles para la población, especialmente en términos de tiempos de viaje, conectividad y acceso a servicios. Además, cumple un rol estructurante dentro del sistema metropolitano, al constituirse como la columna vertebral de la movilidad, habilitando el funcionamiento eficiente de otras iniciativas como los espacios públicos, las ciclovías y la consolidación de subcentros urbanos. Su temprana implementación permite, por tanto, generar legitimidad social y política, al tiempo que establece condiciones base para el resto de las intervenciones.

Asimismo, esta iniciativa se concibe como parte de un sistema más amplio y progresivo, que no solo responde a las necesidades actuales en materia de transporte público, sino que también se proyecta en coherencia con un futuro Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM) –iniciativa base de gestión metropolitana–, el cual permitirá impulsar proyectos que consideren la totalidad del territorio metropolitano. A partir de esta base, la ampliación del sistema se orienta a abordar problemáticas críticas del servicio, mejorando cobertura, calidad y eficiencia operativa en el corto plazo. De este modo, la ampliación del sistema no se entiende como una intervención aislada, sino como una primera fase de consolidación de un sistema de transporte metropolitano integral, escalable y adaptativo, que evoluciona hacia una planificación estructurada de largo plazo.

De manera consecutiva, el **Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena–Coquimbo** también se activa en el corto plazo, iniciando potencialmente sus gestiones previas en 2028 y su elaboración en 2029 con posible financiamiento SUBDERE. Su incorporación temprana responde a su alto valor estratégico en términos de identidad metropolitana, así como a su rol estructurante sobre uno de los principales sistemas territoriales del área: el borde costero. Esta iniciativa no solo ordena y articula espacialmente la conurbación, sino que también contribuye a construir una imagen compartida del territorio, integrando dimensiones de espacio público, movilidad, turismo y resiliencia costera. Al tratarse de un plan maestro, su desarrollo temprano es clave para orientar futuras inversiones y proyectos específicos, funcionando como un marco rector que guía la transformación del borde costero en el mediano y largo plazo.

Por otra parte, se considera la **Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano**, cuya red de corto plazo, referida a 20km de ciclovías, cuenta con anteproyecto (pre-inversión). En este contexto, se propone avanzar hacia la etapa de inversión mediante el desarrollo de ingieneria de detalle, correspondiente a la fase de diseño a partir de 2027, extendiéndose junto con su ejecución hasta el 2030. Su implementación responde a la necesidad de articular la movilidad activa con el transporte público, consolidando un sistema multimodal eficiente. Esta iniciativa aporta significativamente a la sostenibilidad ambiental y a la calidad de vida urbana, promoviendo modos de desplazamiento no motorizados y reduciendo emisiones. Su posicionamiento temporal refleja su carácter complementario: no reemplaza la estructura principal de movilidad, sino que la fortalece y diversifica, especialmente a escala barrial y cotidiana.

En el mismo periodo se prevé que se active el **Programa Metropolitano de Espacios Públicos**, también a partir de 2027 (etapa de perfil, según el proyecto que corresponda) y avance con la etapa de inversión en los años siguientes. Esta iniciativa requiere de una base previa de estructuración territorial, particularmente en términos de movilidad y definición de centralidades, para poder desplegarse de manera coherente. Su relevancia radica en su capacidad de mejorar la calidad de vida, fortalecer la cohesión social y consolidar una identidad metropolitana a través de intervenciones visibles en el espacio urbano. Asimismo, cumple un rol clave en la legitimación del proceso de planificación, al materializar en el territorio los beneficios del desarrollo metropolitano.

Asimismo, el **Programa de Implementación de Infraestructuras Verdes y Azules** prioritarias se incorpora en 2027, condicionado al término del Plan Metropolitano de Infraestructura Verde (PIV), actualmente en desarrollo. Esta secuencia responde a una lógica técnica adecuada, en la cual primero se define el marco estratégico y luego se ejecutan las intervenciones. La iniciativa adquiere un rol fundamental en la sostenibilidad y resiliencia del sistema metropolitano, al abordar aspectos críticos como la gestión del agua, la conectividad ecológica y la adaptación al cambio climático. Su

desarrollo en el mediano plazo permite integrar estas dimensiones en la estructura territorial, consolidando un soporte ambiental que complementa las intervenciones urbanas.

Finalmente, el **Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas** se visualiza a partir del año 2028 con su etapa de perfil. Esta ubicación responde a su carácter de alta complejidad técnica y financiera, así como a su dependencia de definiciones previas en materia de modelo territorial y sistema de movilidad. A diferencia de otras iniciativas más estructurantes, esta intervención cumple un rol de ajuste y consolidación del sistema vial, mejorando la conectividad intermedia, reduciendo discontinuidades y optimizando el funcionamiento del territorio. Su implementación posterior permite asegurar que las inversiones se realicen sobre una base territorial ya definida, evitando inconsistencias o sobreinversiones.

En conjunto, el orden propuesto refleja una secuencia coherente que combina impacto temprano, consolidación progresiva y ajuste estructural del sistema metropolitano. Se priorizan inicialmente aquellas iniciativas que generan beneficios directos y visibles, mientras que también estructuran el territorio, para luego avanzar hacia intervenciones que fortalecen la calidad urbana, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia del sistema en el mediano y largo plazo. De este modo, la programación no solo responde a criterios técnicos, sino que también construye una narrativa de desarrollo metropolitano gradual, consistente y sostenible en el tiempo.

Fichas Iniciativas Detonantes

Las iniciativas detonantes se presentan, a continuación, a través de fichas sintéticas que resumen sus principales características, con el objetivo de orientar su formulación y gestión dentro de la cartera de inversiones del Plan Metropolitano del AM LS-CQ.

Cada ficha está estructurada de la siguiente manera:

A. **Identificación de la Iniciativa**. Consolidación de elementos clave para la identificación de información base de cada iniciativa.
   - **Código**: identificación de la iniciativa según las iniciales y número del lineamiento estratégico al que pertenece, seguido por el número de la iniciativa dentro del mismo lineamiento.
   - **Dimensión**: identificación de la dimensión a la que pertenece la iniciativa.
   - **Nombre de la iniciativa**.
   - **Catacterización**: indica información complementaria de la iniciativa, tales como el lineamiento estratégico al que pertenece, su tipología, sector, subsectori, localización en el AM LS-CQ, beneficiarios, código BIP (si corresponde).

B. **Definición del proyecto**: corresponde a la descripción de la iniciativa, identificando su propósito, alcance y enfoque, permitiendo comprender su aporte al desarrollo del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Se complementa con una imagen referencial que ilustra su alcance o propuesta territorial.

C. **Estado de avance**: en el caso de iniciativas que presentan algún grado de desarrollo, se señala la etapa en la que se encuentran, ya sea en etapa de pre-inversión, inversión u operación.

D. **Financiamiento y presupuesto**: identifica las posibles instituciones responsables de la formulación, financiamiento y soporte técnico de las iniciativas detonantes. Asimismo, define una estimación referencial del monto de inversión y de las etapas de pre-inversión, inversión y operación, junto con su proyección temporal para la materialización de la iniciativa en el corto, mediano y largo plazo, bajo un horizonte de planificación al año 2036.

E. **Gestión**: a modo general, para cada iniciativa se identifican los posibles nudos críticos de implementación y los primeros pasos requeridos para su desarrollo, en el marco del Plan Metropolitano del AM LS-CQ.

Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano

Código
MCA3-02

Dimensión

Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano

Caracterización

Lineamiento Estratégico: Transporte público y movilidad activa

Tipo de iniciativa: Proyecto de Inversión

Localización: AM LS-CQ

Beneficiarios: Usuarios del transporte público y sectores con menor accesibilidad.

Sector: Transporte

Sub sector: Transporte Urbano, Vialidad Peatonal

Código BIP: No aplica

Definnición del proyecto

Descripción:
Ampliar y fortalecer el Sistema Integrado de Transporte Público de escala metropolitana, orientado a mejorar la movilidad y multimodalidad del territorio mediante un modelo articulado, eficiente y jerarquizado. La iniciativa contempla la implementación de servicios de transporte público integrados de media y alta capacidad, complementados con la habilitación de vías exclusivas, corredores segregados y/o medidas de priorización en la red vial estructurante. Dicho proceso de ampliación y fortalecimiento atiende las necesidades actuales ya identificadas en antecedentes previos para la mejora de corto plazo del sistema, pero atenderá también las futuras directrices que se estipulen en el PMTUM.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa	Pre inversión			Inversión		Operación
	Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad			Diseño / Ejecución		Operación
	●	○	○	○	○	○

Comentario
Iniciativa en etapa de idea, da respuesta a los resulados del Diagnóstico de Transporte Público de la Conurbación Coquimbo–La Serena (2025) y al futuro PMTU. Los plazos y presupuestos corresponden a referencias asociadas a una eventual primera etapa, considera implementación de servicios, infraestructura de soporte y sistemas logísticos.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto		Mediano		Largo		Rango aproximado de inversión
	2026	2028	2030	2032	2034	2036	
Etapa de Pre Inversión: (Perfil)	12 meses						-
Etapa de Inversión: (Diseño y Ejecución)		30 meses					MM$300 – 800
Etapa de Operación: (Operación)			→	→	→	→	MM$5.000 – 8.000

Institución Formuladora

GORE
SEREMI MTT
SECTRA

Institución Financiera

GORE
SEREMI MTT

Institución Técnica

GORE
SEREMI MTT
SECTRA

Actores del ámbito político	Comité Metropolitano del AM LS-CQ	Secretarios Regionales Ministeriales de MTT, MINVU y MOP
Actores del ámbito técnico	DIPLADE/DAM	Equipos Técnicos GORE (DIT)
	Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)	Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU, MOP y MDSF
	SECTRA	

Potenciales actores a consultar

-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)
-Equipos Técnicos GORE (DIT)
-Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU, MOP y MDSF
-SECTRA

Gestión

Posibles Nudos Críticos
-Coordinación intersectorial e institucional.
-Capacidad de financiamiento y sostenibilidad del sistema.
-Capacidad técnica y de gestión para la implementación.
-Articulación del sistema con el territorio y la multimodalidad.

Pasos a seguir
-Formalizar mesa específica para coordinación temática.
-Definir priorización de corredores y servicios.
-Coordinar equipos técnicos sectoriales y municipales.
-Gestionar financiamiento e implementación.
-Integrar multimodalidad y monitoreo del sistema.

Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo

Dimensión

Planificación y Ordenamiento Territorial

Código

POT1-02

Caracterización

Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena-Coquimbo

Lineamiento Estratégico: Planificación Integrada del Territorio

Tipo de iniciativa: Estudio Básico

Localización: AM LS-CQ

Beneficiarios: Habitantes del borde costero, peatones, ciclistas, turistas y comercio local.

Sector: Vivienda y Desarrollo Urbano

Sub sector: Borde Costero, Paseos Peatonales, Playas

Código BIP: No aplica

Definición del proyecto

Descripción:
Consolidación de una franja costera continua, segura y resiliente en la conurbación de La Serena-Coquimbo, asociada a la Bahía de Coquimbo y la Herradura de Guayacán, mediante espacios públicos costeros y paseos peatonales de alto estándar urbano, que fortalecen la conectividad y accesibilidad, el uso público, la integración ambiental y la coordinación intercomunal.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa

Pre inversión				Inversión		Operación
Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad				**Diseño / Ejecución**		**Operación**
●	○	○	○	○	○	○

Comentario
Iniciativa en etapa de Idea, con antecedentes en el Plan de Acción La Serena-Coquimbo (2018) a través de la propuesta "Intervenciones del Borde Costero Consolidado". Asimismo el PIIMEP (2024) plantea la iniciativa "Mejoramiento Integral Paseo Borde Costero". Adicionalmente, se destaca que ambas comunas cuentan con iniciativas orientadas al mejoramiento y seguridad de este espacio en el sector.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto	Mediano	Largo	Rango aproximado de inversión
	2026 – 2028	2030 – 2032	2034 – 2036	
Etapa de Pre Inversión: (Perfil)	9 meses			-
Etapa de Inversión: (Ejecución)	12 meses			MM$250 –300
Etapa de Operación		→	→	-

Institución Formuladora

GORE

Institución Financiera

SEREMI MINVU
SUBDERE-GORE

Institución Técnica
SEREMI MINVU
GORE
Municipios AM LS-CQ

Actores del ámbito político: Comité Metropolitano del AM LS-CQ

Actores del ámbito técnico: DIPLADE/DAM; Equipos Técnicos de SEREMI MINVU y MDSF; Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ (SECPLAN, DOM, Dirección de Gestión de Riesgos de Desastres/Dirección de Gestión Ambiental)

Potenciales actores a consultar

-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ (SECPLAN, DOM, Dirección de Gestión de Riesgos de Desastres/Dirección de Gestión Ambiental)
-Equipos Técnicos de SEREMI MINVU y MDSF

Gestión

Posibles Nudos Críticos
-Coordinación intersectorial e intercomunal.
-Compatibilización urbano-ambiental y gestión de riesgos.
-Financiamiento y sostenibilidad de la infraestructura.

Pasos a seguir
-Formalizar mesa específica de borde costero.
-Definir lineamientos del Plan Maestro.
-Coordinar equipos técnicos regionales, municipales y sectoriales.
-Gestionar financiamiento del estudio y posterior implementación.

Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano

Código

MCA3-01

Dimensión

Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano

Caracterización

Lineamiento Estratégico: Transporte público y movilidad activa

Tipo de iniciativa: Proyecto de Inversión

Localización: AM LS-CQ

Beneficiarios: Usuarios de transporte no motorizado, así como población que actualmente no utiliza este modo, pero que declara disposición a incorporarlo.

Sector: Transporte

Sub sector: Transporte Urbano, Vialidad Peatonal

Código BIP: No aplica

Definición del proyecto

Descripción:
Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitana que consolide una red continua de ciclovías y calles compartidas, asegurando condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad de infraestructuras para personas usuarias. La iniciativa busca fortalecer la movilidad activa en la escala metropolitana, articulando el borde costero, los centros cívicos y barrios residenciales, e incorporando campañas de sensibilización que promuevan la convivencia vial y fomenten el uso cotidiano de modos activos de movilidad.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa

Pre inversión				Inversión		Operación
Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad				Diseño / Ejecución		Operación
○	○	○	●	○	○	○

Comentario
Iniciativa compuesta por los proyectos derivados del Plan Maestro de Ciclovía Conurbación La Serena-Coquimbo financiado por MINVU. Los plazos y presupuestos corresponden a la ejecución de 20 km, considerando la implementación de la red de corto plazo del Plan, cuya siguiente etapa corresponde a ingeniería de detalle.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto		Mediano		Largo		Rango aproximado de inversión
	2026	2028	2030	2032	2034	2036	
Etapa de Pre Inversión: (Factibilidad)							-
Etapa de Inversión: (Diseño y Ejecución)	36 meses						MM$10.000 – 12.000
Etapa de Operación							-

Institución Formuladora

GORE
MINVU
SECTRA

Institución Financiera

GORE (FNDR)
MINVU

Institución Técnica

GORE
SERVIU

Actores del ámbito político:
- Comité Metropolitano del AM LS-CQ
- Secretarios Regionales Ministeriales de MTT, MINVU y MOP

Actores del ámbito técnico:
- DIPLADE/DAM
- Equipos Técnicos GORE (DIT)
- Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)
- Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU, MOP y MDSF
- SECTRA

Potenciales actores a consultar

-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)
-Equipos Técnicos GORE (DIT)
-Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU, MOP y MDSF
-SECTRA

Gestión

Posibles Nudos Críticos

-Capacidad presupuestaria para la ejecución de proyectos.
-Capacidad técnica municipal para el diseño e implementación de infraestructura de movilidad activa.
-Coordinación intersectorial para integrar la ciclomovilidad en proyectos viales y urbanos existentes.

Pasos a seguir

-Formalizar mesa específica de movilidad activa.
-Definir priorización de la red de ciclovías.
-Coordinar equipos técnicos sectoriales y municipales.
-Gestionar financiamiento e implementación.
-Integrar multimodalidad y seguridad vial.

Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas

Código
MCA2-02

Dimensión
Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas

Caracterización

Lineamiento Estratégico: Infraestructura Vial Metropolitana
Tipo de iniciativa: Proyecto de Inversión
Localización: AM LS-CQ
Beneficiarios: Usuarios del AM LS-CQ, transporte público, automovilistas y logística urbana.
Sector: Transporte
Sub sector: Transporte Urbano, Vialidad Peatonal
Código BIP: No aplica

Definición del proyecto

Descripción:
Implementación de una red de vialidades intermedias de escala metropolitana en el AM LS-CQ, orientada a fortalecer la estructura vial del territorio y mejorar la conectividad funcional entre ambas comunas, mediante la reducción de discontinuidades, el mejoramiento de los estándares y la consolidación de corredores viales continuos, entendidos como ejes que articulan áreas residenciales, subcentros urbanos y vías estructurantes del sistema vial metropolitano.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa

Pre inversión			Inversión		Operación
Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad			**Diseño / Ejecución**		**Operación**
●	○	○	○	○	○

Comentario
Iniciativa en etapa de Idea, con antecedentes en el Plan de Acción La Serena-Coquimbo, PIIMEP, municipios, GORE, MTT, con proyectos de pavimentación, conservación y mejoramiento de red vial intermedia. Los plazos y presupuesto se refieren a la ejecución de 10 km de vialidad, considerando su eventual implementación en etapas.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto	Mediano	Largo	Rango aproximado de inversión
	2026 – 2028	2030 – 2032	2034 – 2036	
Etapa de Pre Inversión: (Perfil)	12 meses			-
Etapa de Inversión: (Diseño y Ejecución)		36 meses		MM$10.000 – 15.000
Etapa de Operación				-

Institución Formuladora
GORE
Municipios AM LS-CQ
MINVI-SERVIU
Institución Financiera
SECTRA
Institución Técnica
SECTRA

Actores del ámbito político
- Comité Metropolitano del AM LS-CQ
- Secretarios Regionales Ministeriales de MTT y MINVU

Actores del ámbito técnico
- DIPLADE/DAM
- Equipos Técnicos GORE (DIT)
- Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)
- Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU y MDSF
- SECTRA

Potenciales actores a consultar
-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM, Dirección de Tránsito y Transporte Público)
-Equipos Técnicos GORE (DIT)
-Equipos Técnicos de SEREMI MTT, MINVU y MDSF
-SECTRA

Gestión

Posibles Nudos Críticos
-Coordinación intersectorial e institucional.
-Gestión de suelo y factibilidad territorial.
-Capacidad de financiamiento e implementación de obras
-Articulación con la planificación urbana y funcionalidad de la red.

Pasos a seguir
-Formalizar la incorporación de la iniciativa en la Mesa Específica de Coordinación mediante una subcomisión de infraestructura vial.
-Definir criterios y priorización de corredores viales intermedios a escala metropolitana.
-Coordinar a los equipos técnicos sectoriales y municipales para el diseño e implementación de proyectos.
-Gestionar financiamiento y ejecución de obras de mejoramiento y continuidad vial.
-Articular la integración de la red con la planificación urbana y el sistema de transporte.

Programa Metropolitano de Espacios Públicos

Código
POT2-01

Dimensión
Planificación y Ordenamiento Territorial

Programa Metropolitano de Espacios Públicos

Caracterización

Lineamiento Estratégico: Desarrollo con Equidad Metropolitana
Tipo de iniciativa: Proyectos de Inversión / Programa de Inversión
Localización: AM LS-CQ
Beneficiarios: Habitantes del AM LS-CQ, comunidades barriales, niñez y personas mayores.
Sector: Vivienda y Desarrollo Urbano
Sub sector: Desarrollo Urbano
Código BIP: No aplica

Definnición del proyecto

Descripción:
Consolidación de una red metropolitana de espacios públicos urbanos de calidad, desarrollada desde un enfoque multiescalar que articule espacios de distintas dimensiones e impactos –plazas, paseos peatonales, espacios cívicos y otras áreas de estancia–, para consolidar un lenguaje metropolitano que estructure el territorio, que contenga criterios climáticos, hídricos y de identidad territorial, que fortalezca subcentros urbanos y garantice un acceso equitativo a espacios de encuentro y recreación.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa	Pre inversión			Inversión		Operación
	Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad			Diseño / Ejecución		Operación
	●	○	○	○	○	○

Comentario
Iniciativa en etapa de Idea, orientada a la construcción, habilitación y mejoramiento de espacios públicos de escala intermedia y metropolitana. Asimismo, contempla la mantención y gestión continua de estos espacios como parte de su operación.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto	Mediano	Largo	Rango aproximado de inversión
	2026 – 2028	2030 – 2032	2034 – 2036	
Etapa de Pre Inversión: (Perfil)	6 meses			-
Etapa de Inversión: (Diseño y Ejecución)	24 meses			MM$500 – 2000
Etapa de Operación : (Operación)	→	→	→	MM$500 – 1500

Institución Formuladora
SEREMI MINVU
GORE
SERVIU
Municipios AM LS-CQ

Institución Financiera
SEREMI MINVU
GORE (FNDR)
SERVIU

Institución Técnica
SEREMI MINVU
GORE
SERVIU

Actores del ámbito político
- Comité Metropolitano del AM LS-CQ

Actores del ámbito técnico
- DIPLADE/DAM
- Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ (SECPLAN, DOM)
- Equipos Técnicos de SEREMI MINVU y MDSF

Potenciales actores a consultar
-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ (SECPLAN, DOM)
-Equipos Técnicos de SEREMI MINVU y MDSF

Gestión

Posibles Nudos Críticos
-Coordinación intersectorial e institucional para la gestión del sistema de espacios públicos.
-Capacidad de financiamiento y sostenibilidad para construcción, mantención y operación.
-Capacidad de gestión y gobernanza para la administración y cuidado continuo de los espacios.

Pasos a seguir
-Formalizar mesa específica de espacios públicos.
-Definir criterios de priorización de proyectos.
-Coordinar equipos técnicos regionales y municipales.
-Gestionar financiamiento e implementación.
-Establecer gestión y mantención de la red.

Programa de implementación de infraestructura verdes/azules prioritarias

Código

SRT1-01

Dimensión

Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

Programa de implementación de infraestructura verdes/azules prioritarias

Caracterización

Lineamiento Estratégico: Puesta en valor y resguardo de recursos naturales

Tipo de iniciativa: Proyectos de Inversión / Programa de Inversión

Localización: AM LS-CQ

Beneficiarios: Comunidades urbanas, usuarios recreativos y ecosistemas metropolitanos.

Sector: Vivienda y Desarrollo Urbano

Sub sector: Desarrollo Urbano

Código BIP: No aplica

Definición del proyecto

Descripción:
Iniciativa orientada a la puesta en valor y resguardo de los recursos naturales del Área Metropolitana La Serena - Coquimbo, mediante la implementación de proyectos de infraestructuras verdes y azules que resulten priorizadas del Plan Metropolitano de Infraestructura Verde, destinado a fortalecer la protección ambiental, la conectividad ecológica y la integración funcional del sistema urbano-rural con su entorno natural.

Imagen Referencial:

Estado de avance

Etapa de Iniciativa	Pre inversión			Inversión		Operación
	Idea / Perfil / Prefactibilidad / Factibilidad			Diseño / Ejecución		Operación
●	○	○	○	○	○	○

Comentario
El Plan Metropolitano de Infraestructura Verde se encuentra en proceso de consultoría, por lo que los montos y plazos señalados corresponden a una estimación de un eventual proyecto derivado de escala metropolitana, esto debe ser actualizado una vez finalizado dicho proceso.

Financiamiento y presupuesto

Plazos Estimados	Corto	Mediano	Largo	Rango aproximado de inversión
	2026 – 2028	2030 – 2032	2034 – 2036	
Etapa de Pre Inversión: (Perfil)	12 meses			-
Etapa de Inversión: (Diseño y Ejecución)	36 meses			MM$1600 – $2600
Etapa de Operación		→	→	-

Institución Formuladora

SUBDERE
SEREMI MINVU
Municipios AM LS-CQ

Institución Financiera

SUBDERE
SEREMI MINVU

Institución Técnica

SUBDERE
SEREMI MINVU

Actores del ámbito político	Comité Metropolitano del AM LS-CQ	Secretarios Regionales Ministeriales de MINVU y MMA
Actores del ámbito técnico	DIPLADE/DAM	Equipos Técnicos de SEREMI MMA, MINVU y MDSF
	Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana)	Equipos Técnicos GORE (DIT, DIPLADE, DIFOI,DIDESO)

Potenciales actores a consultar

-DIPLADE/DAM
-Equipos Técnicos de los Municipios AM LS-CQ(SECPLAN, Asesoría Urbana, DOM)
-Equipos Técnicos GORE (DIT, DIPLADE, DIFOI,DIDESO)
-Equipos Técnicos de SEREMI MMA, MINVU y MDSF

Gestión

Posibles Nudos Críticos

-Coordinación intersectorial para la gestión integrada de infraestructura verde/azul.
-Capacidad técnica y de planificación para la implementación de soluciones basadas en la naturaleza.
-Financiamiento y sostenibilidad para implementación y mantención del sistema.
-Integración territorial y conectividad ecológica del sistema urbano-rural.

Pasos a seguir

-Formalizar mesa específica de infraestructura verde.
-Priorizar proyectos según Plan Metropolitano en desarrollo.
-Coordinar equipos técnicos regionales y municipales.
-Gestionar financiamiento e implementación.
-Establecer gestión, monitoreo y mantención del sistema.

3.5.4. Mecanismos de Financiamiento

Un ámbito relevante para la materialización de las iniciativas es la disponibilidad y obtención de financiamiento. En esta línea, la ejecución de la Cartera Metropolitana requiere la articulación de pactos públicos y pactos público-privados que permitan asegurar su viabilidad financiera y dar continuidad a las inversiones más allá de los períodos de gobernabilidad.

Bajo este marco, el presente capítulo identifica y caracteriza los principales mecanismos de financiamiento, evaluando su grado de afinidad respecto a cada iniciativa. Para ello, se definen categorías de afinidad financiera las cuales son aplicadas al universo de 18 iniciativas.

Afinidad		Descripción
ALTA	●	Fuente de financiamiento directa y principal. Alineada con el objetivo, la naturaleza, la escala y la tipología de la iniciativa. Permite financiar su ejecución total o la mayor proporción de inversión requerida.
MEDIA	◕	Fuente de financiamiento complementaria o parcial. Es pertinente para financiar etapas o componentes específicos de la iniciativa. Requiere articulación con otras fuentes.
BAJA	◔	Fuente de financiamiento indirecta, orientada al apoyo de etapas previas o complementarias, así como al financiamiento de proyectos derivados de la iniciativa. Cumple un rol habilitante, preparatorio o de apoyo.
NO APLICA	○	El mecanismo de financiamiento no es pertinente para la iniciativa

Ilustración 260 Potenciales mecanismos de financiamiento

		DIMENSIÓN	Planificación y Ordenamiento Territorial				Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana							Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial	
		LINEAMIENTO	Planificación integrada del territorio		Desarrollo con equidad metropolitana		Conectividad Estratégica Nacional			Infraestructura Vial Metropolitana		Transporte público y movilidad activa		Puesta en valor y resguardo de recursos naturales	Resiliencia territorial y gestión del riesgo			Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos	Fortalecimiento de la identidad metropolitana	
ORIGEN	FONDO O SECTOR PRESUPUESTARIO	DESCRIPCIÓN	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena - Coquimbo	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	Circunvalación La Serena - Coquimbo	Corredores de Conectividad Oriente - Poniente	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias	Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial	Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales	Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica	Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos	Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LSC	Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano
Sectorial	**SEREMI MTT**	Impulsa la modernización y regulación del transporte público, reduce brechas de conectividad y promueve la movilidad sustentable, financiando la operación del sistema mediante renovación de flotas, subsidios para la electromovilidad, apoyo al transporte en zonas aisladas, entre otros.	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○
	SECTRA - MTT	Organismo técnico del MTT, especializado en planificación de transporte sustentable, su principal función es desarrollar planes y proyectos de transporte con énfasis en la movilidad sustentable.	○	○	○	○	◔	◔	○	◔	●	◔	◔	○	○	○	○	○	○	○
	SEREMI MINVU	Promueve el desarrollo de ciudades mediante la planificación territorial, inversiones sustentables y gestión de suelo con fines habitacionales. Entre sus programas se destaca Parques Urbanos, Espacios Públicos y Vialidad Urbana.	○	●	●	◕	○	○	○	○	○	●	○	●	●	○	○	○	●	○
	SEREMI MOP	Promueve y gestiona obras e infraestructura pública que permitan conectar los distintos territorios, contribuir al desarrollo del país, facilitar la inclusión, la movilidad de las personas y la productividad.	●	○	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	●	●	○	○	○
	SEREMI MMA	Promueve la protección del medio ambiente y el desarrollo sustentable, mediante la implementación de políticas, planes y normativas ambientales. Coordina la integración de variables ambientales en la planificación territorial y en los proyectos de inversión. Financia iniciativas a través de fondos concursables.	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◔	○	○	○
	DGC - MOP	Provee y gestiona obras y servicios de infraestructura pública en el marco de la Asociación Público-Privada, para asegurar el desarrollo y operación de infraestructura de conexión de los distintos territorios, el desarrollo del país, la productividad y la movilidad de las personas.	○	○	○	○	●	○	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	SUBDERE	Contribuye al desarrollo territorial armónico y equilibrado, mediante apoyo técnico y financiero a gobiernos subnacionales bajo una perspectiva regional. En el contexto metropolitano, financia iniciativas a través de programas de inversión directa, fondos concursables y transferencias a municipios y gobiernos regionales, orientadas a fortalecer infraestructura, transporte, servicios públicos y capacidades institucionales.	◔	●	◔	○	○	○	○	○	○	◔	○	●	◕	○	◕	◕	○	○
Regional	**Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR)**	Programa de inversiones públicas, con finalidades de desarrollo regional y compensación territorial. Constituye uno de los principales mecanismos financieros mediante el cual el Gobierno Central transfiere recursos fiscales a cada una de las regiones, para que estas puedan materializar proyectos y obras de desarrollo e impacto regional, provincial y local.	●	●	●	◕	◔	◔	◔	◔	◔	●	●	◕	●	●	◕	◕	●	●
	Fondo de Apoyo a la Contingencia Regional (FACR)	Mecanismo de financiamiento administrado por SUBDERE, tiene por objetivo financiar gastos asociados con necesidades contingentes de las regiones, según las tipologías establecidas en la respectiva Ley de Presupuestos vigente. En este caso las iniciativas potenciales a financiar, solo se consideran si presentan una eventual contingencia, no como financiamiento estructural de proyectos.	◔	○	○	○	◔	◔	◔	◔	○	○	○	◔	◔	◔	◔	◔	○	○
	Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional	Financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial. El fondo permite desarrollar infraestructura asociada a la modernización del transporte público, planes de mejora y obras habilitantes para servicios o para mejorar la conectividad de zonas aisladas.	○	○	○	○	○	○	◕	◕	◕	○	●	○	○	○	○	○	○	○
	Fondo de Inversión Metropolitana	Establecido por Ley N°21.074, corresponde a un programa presupuestario gestionado por la Dirección de Presupuestos a solicitud del GORE, a través del Programa de Inversión Regional. Constituye una herramienta para la promoción y financiamiento de iniciativas de escala metropolitana. Cabe destacar que, en el AM LS-CQ no se encuentra habilitado, por lo que su utilización se encuentra condicionada a su activación.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

		DIMENSIÓN	Planificación y Ordenamiento Territorial				Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana							Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial					Identidad y Cohesión Territorial	
		LINEAMIENTO	Planificación integrada del territorio		Desarrollo con equidad metropolitana		Conectividad Estratégica Nacional			Infraestructura Vial Metropolitana		Transporte público y movilidad activa		Puesta en valor y resguardo de recursos naturales	Resiliencia territorial y gestión del riesgo			Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos	Fortalecimiento de la identidad metropolitana	
ORIGEN	FONDO O SECTOR PRESUPUESTARIO	DESCRIPCIÓN	Plan Caletas y Borde Costero Productivo	Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena - Coquimbo	Programa Metropolitano de Espacios Públicos	Programa Metropolitano de Equipamientos Estratégicos	Accesibilidad y Conectividad Estratégica del Sistema Portuario	Conectividad Estratégica de la Matriz Productiva Metropolitana	Circunvalación La Serena - Coquimbo	Corredores de Conectividad Oriente - Poniente	Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas	Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano	Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano	Programa de implementación de infraestructuras verdes y azules prioritarias	Plan Metropolitano de Resiliencia Territorial	Planta Desaladora y de Tratamiento y Reutilización de Aguas Residuales	Sistema Metropolitano de Infraestructura Azul y Resiliencia Hídrica	Sistema Metropolitano de Recolección, Reciclaje y Tratamiento de Residuos	Puesta en valor de espacios históricos y emblemáticos de centros urbanos y localidades del AM LSC	Plan de Valorización Patrimonial y Desarrollo Turístico Metropolitano
Municipal	**Fondos propios**	Ingresos de generación autónoma que perciben las municipalidades para el ejercicio de sus funciones. Estos fondos pueden utilizarse como financiamiento base, complementario o de cofinanciamiento de proyectos dentro de las competencias municipales, con escala e impacto comunal.	○	○	◔	○	○	○	○	○	◔	◔	○	◔	○	○	○	◕	◔	◔
	Fondo Común Municipal (FCM)	Mecanismo de redistribución de los ingresos propios entre las municipalidades del país, cuya función es garantizar el cumplimiento de los fines de las municipalidades.	○	○	◔	○	○	○	○	○	◔	◔	○	◔	○	○	○	◕	◔	◔
Cooperaciones Internacionales	**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**	Fuente de financiamiento para el desarrollo de América Latina y el Caribe. Opera mediante préstamos, cooperación técnica y asistencia para la obtención de recursos financieros externos complementarios destinados a cubrir las necesidades de los proyectos. En este contexto, ha otorgado en Chile un préstamo orientado a apoyar a los gobiernos regionales en la generación de infraestructura para la provisión de servicios urbanos de escala metropolitana.	○	○	◕	◕	○	○	○	○	○	◕	○	●	●	○	○	●	◕	○
	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)	Ofrece apoyo mediante asistencia técnica, estructuración de proyectos y el fortalecimiento de la gestión financiera, con un enfoque principalmente en la sostenibilidad climática y movilidad urbana.	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◕	◔	◔	◕	○	◔	◔	○	○
Privados	**Ley 20.958 de Aporte al Espacio Público**	Mecanismo de financiamiento urbano que establece la realización de aportes por parte de proyectos inmobiliarios generadores de impacto, ya sea en recursos monetarios u obras, destinados a mitigar externalidades sobre la vialidad y el espacio público.	○	○	◔	○	○	○	○	○	◔	◔	○	○	○	○	○	○	◔	○
	Alianzas Público-Privadas	Mecanismo de asociación entre el sector público y privado para el financiamiento, construcción, operación y mantención de infraestructura pública.	◕	◕	◔	◕	●	◕	◕	◕	○	○	◔	○	○	●	○	○	○	◕
Empresas del Estado	**Fondo de Infraestructura (Desarrollo País)**	Empresa del Estado que actúa como medio de inversión y estructuración financiera de proyectos de infraestructura, mediante esquemas de alianza público-privada y modelos de negocio innovadores.	◔	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	○	○	○	○
Convenios	**Convenios de Programación**	Instrumento de coordinación y financiamiento que permite a los Gobiernos Regionales, en conjunto con ministerios sectoriales y/o municipios, formalizar acuerdos plurianuales para la ejecución de carteras de proyectos de impacto intercomunal o metropolitano	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕	◕

Fuente: IDOM

3.5.5. Indicadores de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del Plan

El Plan Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo es un instrumento estratégico de planificación cuyo objetivo es orientar el desarrollo futuro del territorio, abordando los principales desafíos actuales, pero también propiciando condiciones que permitan el bienestar de sus habitantes, bajo una visión común.

Para hacer realidad dicha visión, no sólo es necesario desglosarla en lineamientos, objetivos e iniciativas específicas, sino que también resulta fundamental fortalecer la gobernanza metropolitana. Esto implica fomentar el diálogo, la coordinación y la gestión conjunta entre las autoridades y actores clave del ámbito metropolitano, de modo que las iniciativas a impulsar puedan implementarse efectivamente en el horizonte temporal del plan. De este modo, es importante que las definiciones estratégicas incorporadas en este instrumento sean monitoreadas de manera sencilla y concreta por los actores involucrados en la gobernanza, con el fin de evaluar el desempeño general del plan. Un seguimiento estratégico efectivo permitirá tomar decisiones oportunas respecto a medidas correctivas, ajustes o recalibraciones en las estrategias implementadas, conforme a los resultados que se vayan teniendo a la vista.

Con este contexto, se propone un sistema de indicadores como herramienta estratégica e institucional para facilitar el seguimiento, monitoreo y evaluación del plan, aplicando principios de transparencia y control de gestión por parte de los actores clave. La formulación de estos indicadores considera que el Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo se encuentra en sus etapas iniciales de desarrollo, dado su carácter recientemente constituido. Por ello, se presenta una batería de indicadores base que permitirá monitorear de forma ágil la puesta en marcha del plan, todo ello sin perjuicio de que, en etapas posteriores y siempre en consenso, sea posible incorporar indicadores más sofisticados o perfeccionar los existentes, a medida que la gobernanza metropolitana se consolide y evolucione.

3.5.5.1. Criterios para la Formulación de Indicadores

La consideración de estos criterios responde a la necesidad de disponer de métricas sencillas y estratégicas, de modo que su interpretación y actualización periódica resulten viables. Por ello, se privilegió la simplicidad metodológica y la disponibilidad de datos, considerando la fase inicial de la gobernanza metropolitana y las fuentes de información actualmente disponibles.

- **Vinculación directa con el Plan Metropolitano:** Cada indicador se alinea a los nueve lineamientos estratégicos y sus objetivos, garantizando una trazabilidad explícita desde la dimensión hasta el indicador (dimensión > lineamiento > objetivo > indicador). Esto facilita la comprensión de qué se está midiendo y con qué propósito.

- **Aplicabilidad a la escala metropolitana:** Los indicadores propuestos reflejan la transición desde la actual estructura polinuclear radicular hacia un sistema urbano polinuclear compacto (denominado en la visión como modelo territorial integrado). En este sentido, las métricas capturan en cierta medida el dinamismo metropolitano al medir elementos de contención urbana en formato horizontal y cobertura de inversiones en sus distintos núcleos y subcentros que velen por la equidad de acceso a oportunidades en cuanto a infraestructuras y equipamientos.
- **Diferenciación funcional entre indicadores habilitantes (1) y de implementación (2):** En cuanto a los indicadores habilitantes (1), se mide el avance en la formulación de planes, estudios, instrumentos normativos o gestiones administrativas que condicionan la implementación de las iniciativas, permitiendo detectar brechas en las condiciones previas a la inversión. Respecto a los de indicadores de implementación (2), estos se centran en la ejecución efectiva de iniciativas o proyectos concretos seleccionados, para verificar que las condiciones habilitantes se traducen en resultados tangibles.
- **Simplicidad y disponibilidad de datos:** Se opta por definiciones operativas simples: porcentajes, frecuencias, conteos, etc. Se descartaron metodologías dependientes de encuestas complejas o procesamientos de datos territoriales que actualmente no se disponen de ellos. La periodicidad (semestral, anual o bianual) se definió en función de la velocidad de cambio de cada fenómeno y la capacidad real de obtención de datos.
- **Umbrales de semaforización:** Los umbrales de semaforización se definieron como trayectorias de avance moderadas respecto de la línea base diagnóstica, no como metas finales absolutas.

Semáforo	Significado	Acción esperada
🔴 - Rojo: Sin avance relevante	El diagnóstico se está profundizando o no hay avance significativo.	Revisión prioritaria del lineamiento o de coordinación/gestión y propuesta de acción correctiva.
🟡 - Amarillo: Avance intermedio o estancamiento sin deterioro.	No se empeora, pero el cambio es insuficiente o lento.	Seguimiento más cercano; propuestas de ajuste técnico.
🟢 - Verde: Iguala o supera la meta de corto plazo, o muestra tendencia sostenida favorable.	Hay señales reales de transformación y/o funcionamiento positiva.	Se consolida la línea de trabajo. Se evalúa escalar o replicar la iniciativa o las gestiones de coordinación.

3.5.5.2. Propuesta de Indicadores del Plan Metropolitano

El presente sistema de indicadores se ha diseñado para dotar a la gobernanza del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo de métricas objetivas y periódicas que permitan analizar el avance del Plan Metropolitano en relación con sus lineamientos y objetivos estratégicos. Al proporcionar datos claros y comparables, estas métricas contribuyen directamente a la toma de decisiones informadas por parte de los distintos órganos clave de la gobernanza metropolitana, en particular el Comité Metropolitano

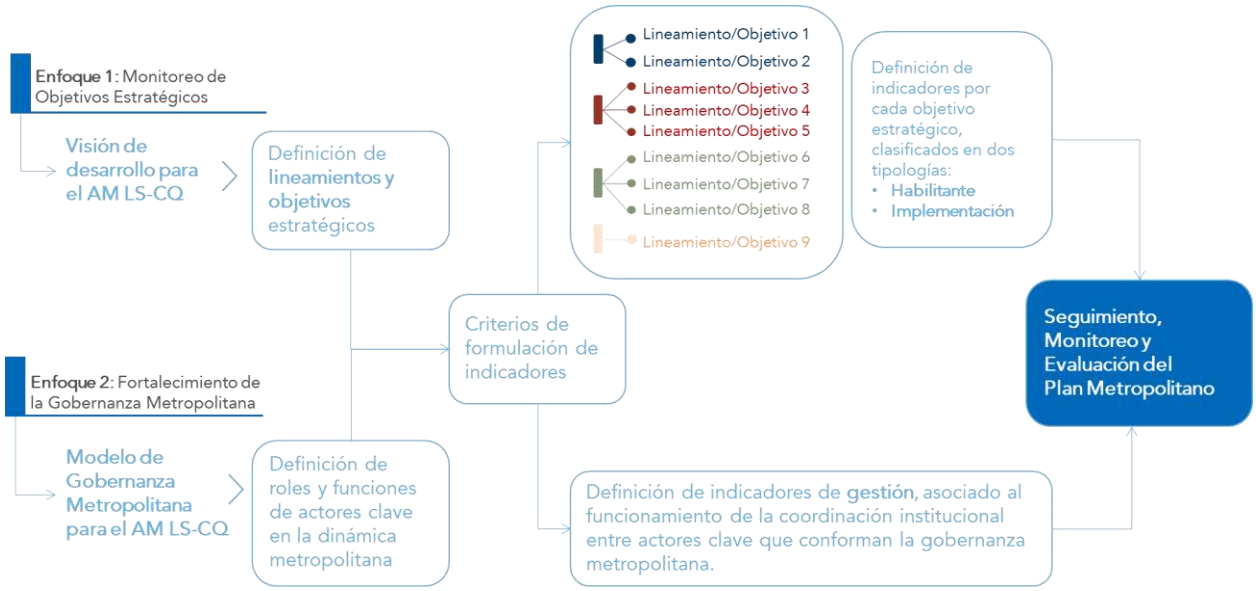
(CM), la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM) y el Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM).

En la práctica operativa, si bien la gestión central de este sistema de indicadores recaerá en el DAM, su éxito dependerá de un esfuerzo conjunto y colaborativo, al requerirse la participación activa de los equipos comunales de La Serena y Coquimbo, así como la colaboración de los equipos técnicos de otros servicios públicos y SEREMI pertinentes. Estas entidades proveerán datos e información necesarios para la construcción y actualización de los indicadores, asegurando que el sistema refleje la realidad territorial de La Serena–Coquimbo.

En esencia, este sistema de indicadores tiene como objetivo el monitoreo a través de los siguientes dos enfoques que se complementan entre sí:

1. **Monitoreo y evaluación de objetivos estratégicos:** Permite medir en qué grado se alcanzan los objetivos del Plan, identificando brechas y avances. Provee a la Mesa de Coordinación Metropolitana y, eventualmente, a las futuras Mesas Específicas de Coordinaciones Temáticas, de información sintética para ajustar la implementación, reorientar iniciativas y priorizar recursos.
2. **Fortalecimiento de la gobernanza:** Habilita la oportunidad de monitorear el funcionamiento de coordinación institucional, evaluando cómo opera la gobernanza metropolitana propiamente tal, permitiendo introducir mejoras en los procesos de coordinación y gestión intersectorial e intercomunal.

Ilustración 261 Flujo metodológico para la formulación de indicadores metropolitanos



Fuente: IDOM

Indicadores para Monitoreo y Evaluación de Objetivos Estratégicos

Este primer enfoque se orienta para monitorear de manera práctica y oportuna el avance de los objetivos estratégicos del Plan. Los indicadores definidos privilegian la facilidad de lectura y la disponibilidad de información, permitiendo identificar avances y tendencias, de modo que no sea un mecanismo de evaluación retroactiva, sino de gestión activa que apoye la toma de decisiones.

Este enfoque asume que, en una etapa temprana de consolidación institucional, el Plan Metropolitano del AM LS-CQ no se evalúa por el cumplimiento de metas finales, sino por su capacidad para demostrar trayectorias de avance consistentes. La incorporación de metas moderadas y una semaforización simple refuerza esta lógica, sin imponer altos estándares propios de una gobernanza plenamente institucionalizada. A continuación, se presentan los indicadores por lineamiento y objetivo estratégico.

Dimensión: Planificación y Ordenamiento Territorial

- **Lineamiento:** Planificación Integrada del Territorio
- **Objetivo:** Desarrollar un modelo de planificación urbana y territorial que articule de forma coherente las escalas comunal y metropolitana, promoviendo un uso eficiente del suelo, la protección de áreas estratégicas y la integración funcional entre zonas urbanas, rurales y naturales.

Indicador	**Nivel de estructuración del modelo territorial metropolitano integrado**		
Tipo	Habilitante		
¿Qué mide?	Grado en que el AM LS-CQ cuenta con un marco de planificación territorial estructurado, coherente y operativamente articulado, capaz de orientar el desarrollo del territorio bajo una lógica integrada.		
Fórmula	(N° de hitos cumplidos del proceso de formulación / N° total de hitos definidos) × 100 *Se entiende por hitos aquellos elementos estructurantes que definen, organizan y operativizan la lógica de desarrollo integrado del territorio, tales como: actualización de instrumentos, estudios y diagnósticos integrado, acuerdos intercomunales, lineamientos de localización de actividades, directrices de densificación, criterios de uso eficiente del suelo interior, entre otros. La definición de dichos hitos debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), actas de la MCM, instrumentos normativos y estratégicos		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	🔴 < 30% predominio de enfoques sectoriales	🟡 30% – 69% modelo en construcción; avances parciales	🟢 ≥70% modelo estructurado que reduce la fragmentación del territorio
Utilidad	Permite monitorear si existen los mecanismos técnicos e institucionales necesarios para alinear decisiones de inversión y planificación, e identificar obstáculos en etapas clave de coordinación y formulación.		

Indicador	**Consolidación del modelo territorial integrado con enfoque en la eficiencia en el uso de suelo**		
Tipo	Implementación		
¿Qué mide?	En qué medida las iniciativas están contribuyendo a consolidar un modelo territorial integrado, orientado a impulsar un patrón de desarrollo compacto que aproveche áreas consolidadas, optimice infraestructuras existentes y evite ocupaciones extensivas de baja densidad que presionen el suelo rural y natural.		
Fórmula	*(N° de proyectos en áreas consolidadas urbanas / total de proyectos) × 100* *Los proyectos pueden estar relacionados a vivienda, de actividades productivas, equipamientos u otro tipo que tenga incidencia en la escala metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MINVU, SECTRA – MTT, Sistema de Información Metropolitana (por realizar)		
Periodicidad	Anual		
Métricas	🔴 <40% Predominio de expansión dispersa o del sistema fragmentado	🟡 40% - 69% Transición; coexistencia de patrones extensivos y compactos	🟢 ≥70% Consolidación del modelo territorial (polinuclear radicular) integrado
Utilidad	Conocer si el crecimiento se concentra mayoritariamente en áreas consolidadas, si las iniciativas están contribuyendo a un uso estratégico del suelo, medir coherencia entre planificación y desarrollo real, detectar tempranamente dinámicas de expansión no deseadas y orientar las decisiones estratégicas de inversión, regulación y gestión metropolitana.		

- Lineamiento 2: Desarrollo con Equidad Metropolitana
- **Objetivo:** Reducir las brechas socio territoriales mediante la distribución estratégica y equitativa de servicios, equipamientos e infraestructuras, que brinden bienestar y oportunidades en igualdad de condiciones para todas las personas.

Indicador	**Nivel de estructuración del modelo territorial metropolitano integrado**		
Tipo	Habilitante		
¿Qué mide?	Grado en que el AM LS-CQ impulsa una estrategia territorial y operativa para corregir y/o disminuir brechas socioterritoriales, de manera estructurada y con una lectura compartida de los desequilibrios existentes del sistema en su conjunto. Se espera orientar de manera intencionada la distribución y acceso equitativo a oportunidades en el territorio.		
Fórmula	(N° de componentes del modelo de equidad territorial desarrollados y formalizados / N° total de componentes definidos) × 100 *Se entiende por componentes aquellos elementos de planificación enfocados en la equidad territorial, tales como: actualización de información sobre brechas y análisis de zonas prioritarias de intervención, definición de estándares en la disposición de equipamientos, modelos o análisis de localización de equipamientos e infraestructuras, diseño de criterios de distribución de inversión pública, incorporación de la equidad en instrumentos o estrategias de desarrollo, entre otros. La definición de dichos componentes totales debe darse como parte de los diálogos de gobernanza.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMIs MINVU, MTT y MOP, instrumentos de planificación		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	● < 30% ausencia de enfoque estructurado de equidad.	● 30% – 69% Avances parciales, o bien, estrategia en construcción	● ≥70% Avances significativos en la equidad territorial de forma estructurada
Utilidad	Permite evaluar si el sistema metropolitano cuenta con las condiciones para revertir o establecer puntos de inflexión en los desequilibrios territoriales de forma planificada, para orientar inversión pública y evitar profundización de brechas.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas orientadas a la equidad territorial**		
Tipo	Implementación		
¿Qué mide?	Mide el grado de materializar las estrategias de equidad en acciones concretas sobre el territorio, observando si las intervenciones se localizan estratégicamente en zonas con mayores déficits, contribuyen a mejorar el acceso a servicios, equipamientos e infraestructura fortalecen la red de centralidades y subcentros, entre otros. En síntesis, se evalúa si la equidad deja de ser un principio declarativo y se materializa en iniciativas concretas implementadas en el territorio.		
Fórmula	(N° de iniciativas implementadas orientadas a la reducción de brechas en zonas prioritarias / N° total de iniciativas planificadas) × 100 *Se consideran como iniciativas los proyectos en infraestructura, programas públicos, implementación o ampliación de servicios, construcción o mejora de equipamientos y espacios públicos, renovaciones urbanas, etc. La planificación de iniciativas deberá realizarse a través de las carteras municipales, del gobierno regional y de los organismos sectoriales. Asimismo, podrán establecerse subindicadores ponderados por impacto territorial, dado que no todas las iniciativas valen o pesan lo mismo.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMIs MINVU, MTT y MOP, Banco Integrado de Proyectos (BIP), Sistema de Información Metropolitana (por realizar).		
Periodicidad	Anual		
Métricas	● < 30% Baja implementación; persistencia de brechas.	● 30% – 69% Avances parcial; impacto aún limitado	● ≥70% Implementación significativa; contribución efectiva a la equidad metropolitana
Utilidad	Permite monitorear la materialización del enfoque de equidad en el territorio, priorizar inversiones futuras, brindar un tratamiento especial a territorios que siguen rezagados y facilitar la rendición de cuentas de la gestión metropolitana.		

Dimensión: Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana

- **Lineamiento:** Conectividad Estratégica Nacional
- **Objetivo:** Fortalecer la conectividad del AM LS-CQ a escala nacional, mediante el mejoramiento y articulación de los ejes viales estructurantes y su conexión con infraestructuras estratégicas del sistema portuario y aeroportuario.

Indicador	**Nivel de estructuración del sistema de conectividad estratégica nacional**		
Tipo	Habilitante		
¿Qué mide?	Grado en que el AM LS-CQ cuenta con mecanismos estructurados de coordinación y gestión para fortalecer su conectividad en la escala nacional, a través de la articulación de sus ejes viales estructurantes con las infraestructuras estratégicas marítimas, aéreas y terrestres del área metropolitana. En lo específico, dichas coordinaciones están referidas principalmente a actores e inversiones sectoriales entre el MOP, MTT, GORE y municipios, sin perjuicio que existan otras instancias de relevancia.		
Fórmula	(N° de componentes formulados / N° total de componentes definidos) × 100 *Se entiende por componentes a la elaboración de proyectos y/o estudios que habiliten la estructuración de la conectividad del AM LS-CQ en la escala nacional. Asimismo, también considera la articulación efectiva entre las partes que den como resultado priorizaciones de proyectos o acuerdos institucionales de coordinación, entre otros.* *La definición de dichos componentes totales debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MOP a través de sus distintas Direcciones, MTT / SECTRA, estudios de conectividad y logística, sector privado, etc.		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	🔴 < 30% Sin visión integrada para impulsar la conectividad nacional	🟡 30% – 69% Avances parciales con articulaciones limitadas	🟢 ≥70% Sistema estructurado y coordinado para fortalecer la conectividad del AM LS-CQ a nivel nacional
Utilidad	Permite evaluar la capacidad institucional para planificar su conectividad nacional, alineando inversiones sectoriales, evitando duplicidades y optimizando esfuerzos conjuntos que deriven en decisiones estratégicas consensuadas.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas de conectividad estratégica nacional**
Tipo	Implementación
¿Qué mide?	Mide si las inversiones ejecutadas están configurando una red funcional de conectividad estratégica, atendiendo necesidades o desafíos actuales y, al mismo tiempo, brindando prospectivas de desarrollo con el fortalecimiento del AM en la escala nacional, a través de sus infraestructuras portuarias, aeroportuarias y terrestres.
Fórmula	(N° de iniciativas de conectividad estratégica implementadas / N° total de iniciativas priorizadas) × 100 *Se entiende por iniciativas obras viales estructurantes, mejoramiento de rutas estratégicas, proyectos de conexión puerto-ciudad/red vial, proyectos de acceso y conexión al aeropuerto, intervenciones en nodos críticos del sistema, entre otros. La definición de las iniciativas priorizadas estará sujeta a los diálogos y acuerdos que se generen como parte de la gobernanza metropolitana.*
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MOP a través de sus distintas Direcciones, MTT / SECTRA, estudios de conectividad y logística, sector privado, etc.
Periodicidad	Anual
Métricas	🔴 < 25% Baja implementación 🟡 25% – 49% Avances parciales 🟢 ≥50% Sistema de conectividad en consolidación
Utilidad	Permite monitorear la materialización de la conectividad estratégica del AM LS-CQ, a través de inversiones en movilidad estructurante que fortalezcan la integración del área metropolitana con el sistema de conectividad nacional.

- **Lineamiento:** Infraestructura Vial Metropolitana
- **Objetivo:** Desarrollar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada que garantice la conectividad entre centralidades y localidades, mejore la fluidez del tránsito y fortalezca la resiliencia y continuidad del sistema vial.

Indicador	**Nivel de planificación o estructuración de la red vial metropolitana**
Tipo	Habilitante
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que el AM LS-CQ cuenta con una estructuración para el fortalecimiento de la red vial metropolitana claramente definida, jerarquizada y funcionalmente articulada, capaz de organizar la movilidad entre centralidades, localidades y sistemas territoriales. Desde la planificación, este indicador evalúa si la red vial existente y la planificada, pasan a operar como un sistema estructurado, donde cada elemento cumple un rol dentro de una lógica de red.
Fórmula	(N° instrumentos/diseños formulados / N° previstos) × 100 *Referido a los instrumentos y diseños formulados, se incluye, por ejemplo: la clasificación jerárquica de la red vial existente y proyectada, definición de corredores estructurantes, fortalecimiento de ejes de conexión entre centralidades, catastro de discontinuidades, red de rutas alternativas para resiliencia, cartera priorizada de proyectos viales, estrategia de conectividad oriente – poniente, entre otros. La definición de los instrumentos o diseños previstos estará sujeto a los diálogos y coordinaciones que originen entre actores clave, como parte de la gobernanza metropolitana.*

Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MOP a través de sus distintas Direcciones, MTT / SECTRA, estudios de conectividad y logística, sector privado, etc.		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	● < 30% Avances habilitantes incipientes	● 30% – 69% Avances parciales	● ≥70% Óptimas condiciones para desarrollar una infraestructura vial metropolitana jerarquizada y articulada
Utilidad	Permite evaluar la capacidad del sistema metropolitano para planificar su red vial como estructura, clave para ordenar inversiones en infraestructura, evitar soluciones aisladas, mejorar coherencia entre movilidad y desarrollo urbano, etc.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas para la consolidación de la red vial metropolitana**		
Tipo	Implementación		
¿Qué mide?	Evalúa si las intervenciones mejoran el funcionamiento del sistema vial como red, mejorando la conectividad entre centralidades y localidades, aumentando la continuidad y generando conexiones faltantes, mejorando la fluidez del tránsito que reduzcan congestiones en ejes críticos o distribuyan de mejor forma los flujos e incrementando o fortaleciendo la conectividad ante escenarios de emergencia.		
Fórmula	(N° de iniciativas viales estructurantes implementadas / N° total de iniciativas viales priorizadas) × 100 *Se consideran como iniciativas nuevas conexiones viales, mejoramiento de corredores estructurantes, obras que eliminan discontinuidades, infraestructura de conexión entre centralidades, proyectos que habilitan rutas alternativas o de evacuación, entre otras que tengan incidencia metropolitana y contribuyan a la estructura de red (no intervenciones menores aisladas). La definición de iniciativas priorizadas debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MOP, MTT / SECTRA, Banco Integrado de Proyectos (BIP), Sistema de Información Metropolitana (por realizar)		
Periodicidad	Anual		
Métricas	● < 30% Red con baja mejora estructural	● 30% – 59% Avances parciales en continuidad y fluidez	● ≥60% Consolidación progresiva de la red vial
Utilidad	Permite monitorear si las inversiones están generando una transformación real del sistema vial, siendo clave para evaluar impacto estructural de proyectos, identificar brechas de conectividad intrametropolitana, priorizar intervenciones críticas y mejorar la resiliencia territorial.		

- **Lineamiento:** Transporte Público y Movilidad Activa
- **Objetivo:** Consolidar un sistema de transporte público eficiente, accesible y con cobertura metropolitana, complementado con iniciativas de movilidad activa que fomenten modos de desplazamiento no motorizados.

Indicador	**Nivel de estructuración del sistema integrado de transporte público y movilidad activa**		
Tipo	Habilitante		
¿Qué mide?	Evalúa si se avanzan en las condiciones habilitantes para ampliar el sistema de transporte público de manera eficiente y articulado con la movilidad activa para posicionarse como alternativas reales al transporte privado. Se apunta a aumentar la cobertura de estos modos en la escala metropolitana integrando centralidades y localidades.		
Fórmula	(N° de componentes del sistema de transporte y movilidad activa definidos y formalizados / N° total de componentes definidos) × 100 *Se entiende por componente aquellos elementos estructurantes del sistema, por ejemplo: diseño de la amplificación del sistema de transporte público metropolitano actual, gestiones de coordinación para implementar el plan maestro de ciclovías, estrategias que incentiven la movilidad activa, definición de nodos intermodales, integración tarifaria (si corresponde), etc. Será materia de la gobernanza metropolitana, definir el total de componentes asociados a este objetivo para establecer las métricas comparativas.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, SEREMI MTT / SECTRA, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), planes maestros y estudios de movilidad.		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	🔴 < 30% Avances mínimos	🟡 30% – 69% Avances parciales	🟢 ≥70% Establecimiento de las condiciones para impulsar un sistema estructurado
Utilidad	Permite monitorear la capacidad para planificar la movilidad como un sistema integrado, con el objetivo de reducir la dependencia del automóvil, mejorar la accesibilidad territorial, alinear inversiones de transporte y promover la movilidad sostenible en su amplio sentido del concepto.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas de transporte público y movilidad activa**
Tipo	Implementación
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que las iniciativas contribuyen a consolidar un sistema de movilidad eficiente, intermodal, de calidad, accesible y con cobertura metropolitana, para promover alternativas al transporte privado y mejorando el acceso a oportunidades-
Fórmula	(N° de iniciativas de transporte público y movilidad activa implementadas / N° total de iniciativas priorizadas) × 100 *Se entiende por iniciativa la implementación, incremento o mejora de servicios de transporte público, corredores de transporte o vías exclusivas, proyectos del plan maestro de ciclovías, infraestructura peatonal relevante y/o nodos intermodales, que tengan impacto metropolitano y contribuyan a mejorar la cobertura, accesibilidad o cambio modal. La definición de las iniciativas priorizadas debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*
Fuentes	DAM-DIPLADE, SEREMI MTT / SECTRA, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), operadores de transporte (si corresponde), entre otros.
Periodicidad	Anual
Métricas	🔴 < 30% Baja implementación 🟡 30% – 69% Avance parcial 🟢 ≥70% Consolidación progresiva del sistema integrado
Utilidad	Permite monitorear la materialización del sistema de movilidad sostenible para evaluar futuras inversiones en transporte y movilidad activa, medir avances hacia un sistema más equitativo y accesible, identificar brechas de cobertura y orientar decisiones estratégicas.

Dimensión: Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial

- **Lineamiento:** Puesta en valor y resguardo de recursos naturales
- **Objetivo:** Reconocer y fomentar el resguardo de los ecosistemas estratégicos del área metropolitana —humedales, quebradas, recursos hídricos, borde costero y suelos agrícolas— como soporte ecológico del territorio y base para un desarrollo sostenible.

Indicador	**Capacidad de gestión e implementación del sistema de infraestructura ecológica metropolitana**
Tipo	Habilitante
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que el AM LS-CQ cuenta con condiciones efectivas de gestión, coordinación y soporte institucional para implementar acciones de protección, recuperación y puesta en valor de los ecosistemas estratégicos.
Fórmula	(N° de condiciones habilitantes para la implementación cumplidas / N° total de condiciones definidas) × 100 *Se entiende por condiciones habilitantes elementos que permitan ejecutar proyectos, tales como: cartera priorizada y validada de intervenciones ambientales, mecanismos de financiamiento identificados, convenios o acuerdos interinstitucionales activos, entre otros.*

Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MMA, MINVU, entre otros.		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	● < 30% Avances mínimos	● 30% – 69% Condiciones parciales	● ≥70% Condiciones sólidas para ejecutar iniciativas
Utilidad	Permite identificar si existen las condiciones reales para que las acciones ocurran, siendo clave para destrabar la implementación de proyectos, identificar brechas institucionales y de gestión, priorizar acciones de coordinación y financiamiento, etc.		

Indicador	**Avance en la ejecución de iniciativas de protección y puesta en valor de ecosistemas estratégicos**		
Tipo	Implementación		
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que las iniciativas contribuyen a la protección, recuperación y activación de los ecosistemas estratégicos del AM LS-CQ. Mide si el territorio está avanzando en la materialización concreta de su infraestructura ecológica, integrando estos sistemas al funcionamiento territorial.		
Fórmula	(N° de iniciativas de protección, restauración o puesta en valor implementadas / N° total de iniciativas priorizadas) × 100 *Las iniciativas están relacionadas a la protección de ecosistemas clave (evitando su degradación), recuperación de áreas deterioradas, puesta en valor de espacios naturales, haciéndolos parte del sistema territorial, articulan la red ecológica e integra lo urbano con lo natural de manera efectiva, aportando a la calidad de vida. La definición de las iniciativas priorizadas debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SEREMI MMA, MINVU, MOP, entre otros.		
Periodicidad	Anual		
Métricas	● < 30% Baja ejecución	● 30% – 59% Impacto limitado	● ≥70% Implementación significativa; consolidación progresiva.
Utilidad	Permite monitorear la materialización del infraestructuras ecológicas, identificando brechas en la ejecución, priorizar proyectos ambientales estratégicos y asegurar coherencia entre planificación y acción.		

- **Lineamiento:** Resiliencia Territorial y Gestión del Riesgo
- **Objetivo:** Fortalecer la capacidad adaptativa del territorio frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático, mediante una planificación preventiva, infraestructura resiliente y estrategias de mitigación y gestión del riesgo

Indicador	**Capacidades de gestión para el fortalecimiento de la resiliencia territorial**		
Tipo	Habilitante		
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que el AM LS-CQ cuenta con condiciones institucionales, técnicas y operativas para implementar una gestión integrada del riesgo, frente a amenazas naturales y efectos del cambio climático. Se pone foco en la anticipación de emergencias al incorporar estrategias en instrumentos y en la toma de decisiones preventivas, no reactivas.		
Fórmula	(N° de condiciones habilitantes para la gestión del riesgo cumplidas / N° total de condiciones definidas) × 100 *Se entiende por condiciones habilitantes los elementos que fortalezcan la resiliencia territorial, por ejemplo; mapas de riesgo actualizados y validados, integración del riesgo en Instrumentos de Planificación, cartera priorizada de proyectos de mitigación, protocolos de coordinación interinstitucional, sistemas de información y monitoreo, sistemas de alerta temprana, normativas o criterios de construcción resiliente, diseño de campañas de educación, entre otros. La definición y cantidad de condiciones habilitantes debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SENAPRED, MOP, MMA, Sistemas de Información Metropolitana		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	🔴 < 30% Bajas condiciones de gestión	🟡 30% – 69% Condiciones parciales; gestión en desarrollo	🟢 ≥70% Sistema con capacidad preventiva y operativa
Utilidad	Permite monitorear las condiciones reales para gestionar el riesgo de forma anticipada, para reducir vulnerabilidades territoriales, evitar localización de riesgos, mejorar coordinaciones institucionales y asegurar la implementación efectiva de medidas resilientes.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas de resiliencia territorial y gestión del riesgo**		
Tipo	Implementación		
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que iniciativas resilientes, proyectos de mitigación, medidas de adaptación y acciones de gestión del riesgo, contribuyen a reducir la vulnerabilidad del territorio frente a amenazas naturales y cambio climático. Mide si el territorio está avanzando hacia un modelo donde el riesgo es gestionado estructuralmente, a través de intervenciones concretas que aumentan su capacidad de adaptación.		
Fórmula	(N° de iniciativas de resiliencia y gestión del riesgo implementadas / N° total de iniciativas definidas) × 100 *Se entiende por iniciativas de resiliencia: obras de mitigación en zonas de riesgo, sistemas de alerta y evacuación, habilitación de infraestructuras resilientes y otras que tengan impacto territorial relevante y estén alineadas con riesgos existentes previamente analizados. La definición de la cantidad de iniciativas estará sujeta a los diálogos y acuerdos que se generen en la gobernanza metropolitana.*		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios (SECPLAN y Asesorías Urbanas), SENAPRED, MOP, MMA, Sistemas de Información Metropolitana		
Periodicidad	Anual		
Métricas	🔴 < 30% Bajas implementación	🟡 30% – 59% Avances parciales en resiliencia	🟢 ≥70% Consolidación progresiva de la resiliencia territorial
Utilidad	Permite monitorear la materialización de la gestión del riesgo para evaluar reducción de vulnerabilidad, priorizar inversiones de resiliencia, intervenir territorios críticos y mejorar la prevención frente a situaciones de riesgo.		

- **Lineamiento:** Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos
- **Objetivo:** Implementar un sistema metropolitano de gestión integral de residuos sólidos, con enfoque en la economía circular, eficiencia operativa y corresponsabilidad ciudadana, que minimice impactos ambientales en el sistema metropolitano.

Indicador	**Capacidades de gestión para la implementación del sistema metropolitano de residuos sólidos**
Tipo	Habilitante
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que el AM LS-CQ cuenta con condiciones institucionales, técnicas y operativas para implementar un sistema integrado de gestión de residuos sólidos, bajo un enfoque de economía circular y eficiencia metropolitana.
Fórmula	(N° de condiciones habilitantes del sistema de gestión de residuos cumplidas / N° total de condiciones definidas) × 100 *Se entiende por condiciones habilitantes: gestiones para impulsar un nuevo centro de tratamiento integral de residuos sólidos, instalaciones planificadas (puntos limpios, centros de transferencia de residuos, etc.), acuerdos intercomunales de gestión y recolección, sistema de información operativo, programas de educación y sensibilización,*

	entre otros. La definición de condiciones habilitantes totales será sujeta a los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.		
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios, SEREMI MMA, SUBDERE, empresas gestoras de residuos, Sistema de Información Metropolitana (por realizar)		
Periodicidad	Semestral		
Métricas	● < 30% Bajas condiciones de implementación	● 30% – 69% Condiciones parciales; sistema en desarrollo	● ≥70% Sistema estructurado y operativamente estable
Utilidad	Permite evaluar las condiciones para implementar un sistema metropolitano para la gestión de residuos sólidos domiciliarios, orienta la definición de roles y mecanismos de coordinación intercomunal e intersectorial, y se habilita la incorporación del enfoque de economía circular, promoviendo reducción, reutilización y reciclaje.		

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas de gestión integral de residuos sólidos**
Tipo	Implementación
¿Qué mide?	Mide si el territorio está avanzando hacia un modelo donde los residuos dejan de ser un problema de disposición final, y pasan a gestionarse como un flujo controlado dentro del sistema territorial. Evalúa si las iniciativas mejoran la gestión operativa (ampliando u optimizando la cobertura), aumenta la infraestructura de gestión (puntos impíos, centros de reciclaje, infraestructura de disposición adecuada), fomentan la economía circular (programas de reciclaje, iniciativas de reutilización o valorización, reducción de residuos), promueven la corresponsabilidad ciudadana con programas de educación ambiental y se reducen impactos ambientales con la proliferación de micro basureros.
Fórmula	(N° de iniciativas de gestión de residuos implementadas / N° total de iniciativas priorizadas) × 100 *Se entiende por iniciativas la ejecución de infraestructura de residuos, programas de reciclaje y valorización, mejoras en el servicio de recolección y tratamiento de residuos, campañas y programas de educación ambiental y otras que tengan impacto metropolitano. La definición del total de iniciativas priorizadas debe darse como parte de los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios, SEREMI MMA, SUBDERE, empresas gestoras de residuos, Sistema de Información Metropolitana (por realizar)
Periodicidad	Semestral
Métricas	● < 30% Baja implementación ● 30% – 59% Avance parcial ● ≥60% Consolidación progresiva del sistema
Utilidad	Permite monitorear la materialización del sistema de gestión de residuos, siendo clave para identificar brechas en la cobertura de infraestructuras y servicios asociados, priorizar inversiones e intervenciones, reducir impactos ambientales y avanzar hacia una economía circular.

Dimensión: Identidad y Cohesión Territorial

- Lineamiento: Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana
- **Objetivo:** Reforzar la identidad compartida del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo mediante la puesta en valor de su patrimonio cultural, natural y paisajístico, promoviendo el sentido de pertenencia, la cohesión social y la integración simbólica entre sus comunidades.

Indicador	**Planificación y gestión para el fortalecimiento de la identidad metropolitana**
Tipo	Habilitante
¿Qué mide?	Evalúa las condiciones institucionales, estratégicas y operativas para promover y gestionar una identidad metropolitana compartida, basada en la puesta en valor del patrimonio cultural, natural y paisajístico. En lo específico, evalúa si la identidad territorial deja de ser un atributo de causa y pasa a ser un componente intencionado de la planificación, articulando territorio, cultura y comunidad.
Fórmula	(N° de condiciones habilitantes para la gestión de la identidad cumplidas / N° total de condiciones definidas) × 100 *Se entiende por condiciones habilitantes, por ejemplo, el diseño de una estrategia o marco de identidad metropolitana, catastro de patrimonio cultural, natural y paisajístico, diseño de proyectos para espacios históricos y emblemáticos del AM LS-CQ, diseño y planificación de programas culturales o turísticos articulados, acuerdos institucionales de gestión del patrimonio, integración de la variable de identidad en instrumentos de planificación, entre otros. La definición de condiciones habilitantes totales será sujeta a los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, SEREMI de Cultura y de las Artes, Organizaciones culturales, entre otros.
Periodicidad	Semestral
Métricas	🔴 < 30% Acciones dispersas 🟡 30% – 69% Avances parciales 🟢 ≥70% Condiciones para el fortalecimiento estructurado de la identidad
Utilidad	Permite evaluar las condiciones para fortalecer la identidad territorial de forma planificada, que evite fragmentación simbólica entre comunas, fortalezca la cohesión social, brinde coherencia a intervenciones urbanas y culturales, y posicione al AM LS-CQ en la escala regional y nacional

Indicador	**Avance en la implementación de iniciativas de puesta en valor e identidad metropolitana**
Tipo	Implementación
¿Qué mide?	Evalúa el grado en que las iniciativas, proyectos de espacio público, recuperación patrimonial, programas culturales y acciones de valorización territorial, contribuyen a construir y consolidar una identidad metropolitana compartida.
Fórmula	(N° de iniciativas de identidad y valorización implementadas / N° total de iniciativas definidas) × 100 *Se entiende por iniciativas aquellos proyectos o intervenciones asociadas a la recuperación de espacios patrimoniales, puesta en valor de espacios públicos emblemáticos, implementación de programas culturales metropolitanos, puesta en marcha de circuitos turísticos o patrimoniales, intervenciones en paisajes estratégicos, entre otros que tengan impacto metropolitano. La definición de la cantidad total de iniciativas a impulsar será sujeta a los diálogos y acuerdos de la gobernanza metropolitana.*
Fuentes	DAM-DIPLADE, Municipios, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, SEREMI de Cultura y de las Artes, Organizaciones culturales, entre otros.
Periodicidad	Anual
Métricas	🔴 < 30% Baja implementación 🟡 30% – 69% Avances parciales 🟢 ≥70% Consolidación progresiva de la identidad metropolitana
Utilidad	Permite monitorear efectivamente el fortalecimiento de la identidad metropolitana en el territorio, siendo clave para evaluar la cohesión territorial, fortalecer el sentido de pertenencia, integrar comunidades y potenciar el desarrollo cultural y turístico del sistema en su conjunto.

Indicadores para el Fortalecimiento de la Gobernanza

El segundo enfoque del sistema habilita la oportunidad de monitorear el funcionamiento de la coordinación institucional, evaluando cómo opera la propia gobernanza metropolitana y permitiendo introducir mejoras en los procesos de coordinación y gestión intersectorial e intercomunal. Este enfoque es coherente con la etapa inicial del AM LS-CQ, donde se prevé la futura formalización del CM, la consolidación del DAM en su rol articulador y la consolidación de la MCM propuesta en el modelo de gobernanza. Los indicadores que se muestran a continuación son un punto de partida con estándares mínimos cuyos datos e informaciones son totalmente producibles por el DAM y/o la futura MCM a partir de registros administrativos propios, tales como: actas, acuerdos, asistencia, fichas de cartera y/o reportes.

En este sentido, a continuación, se presentan los siguientes indicadores:

Indicador	Regularidad de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM)
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si la coordinación técnica opera con continuidad (condición habilitante de toda la implementación)
Fórmula	(N° sesiones realizadas / N° sesiones programadas) × 100
Fuentes	Calendario y actas DAM
Periodicidad	Trimestral/Semestral
Métricas	🔴 <50% 🟡 50–69% 🟢 ≥70%
Responsable	DAM (Secretaría Técnica)

Indicador	**Cumplimiento de acuerdos CM/MCM**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si la coordinación se traduce en acciones concretas (no solo reuniones)
Fórmula	(N° acuerdos implementados / N° acuerdos adoptados) × 100
Fuentes	Tablero de acuerdos + actas DAM
Periodicidad	Semestral
Métricas	🔴 <25% 🟡 25-49% 🟢 ≥50%
Responsable	DAM + puntos focales municipales/servicios

Indicador	**Asistencia intersectorial clave**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si participan efectivamente GORE, municipios y SEREMIs en temas metropolitanos
Fórmula	% sesiones con asistencia de al menos GORE/DAM + 4 municipios + SEREMIs pertinentes
Fuentes	Listas de asistencia
Periodicidad	Trimestral
Métricas	🔴 <40% 🟡 40-59% 🟢 ≥60%
Responsable	DAM

Indicador	**Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas activas**
Tipo	Gestión

¿Qué mide?	Si la gobernanza evoluciona hacia trabajo especializado por temas y/o iniciativas (Movilidad, Planificación Territorial, Medio Ambiente, entre otros)
Fórmula	N° mesas específicas activas con plan de trabajo (a definir DAM en consenso MCM)
Fuentes	Actas y planes de trabajo
Periodicidad	Semestral
Métricas	🔴 0 🟡 1 activa 🟢 ≥2 activas
Responsable	DAM + coordinaciones temáticas

Indicador	**Gestión de la cartera metropolitana**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si se está conduciendo efectivamente la implementación de la cartera del Plan Metropolitano (en virtud de las iniciativas detonantes de este Plan u otra que se pudiera priorizar en el futuro, según las necesidades del momento).
Fórmula	% iniciativas priorizadas con ficha vigente + responsable + cronograma
Fuentes	Banco de Iniciativas, DAM
Periodicidad	Trimestral/Semestral
Métricas	🔴 <40% 🟡 40–59% 🟢 ≥60%
Responsable	DAM + DIPLADE/DIPIR

Indicador	**Tiempo de respuesta interinstitucional**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si la coordinación intersectorial es ágil (identificar posibles "cuello de botella" en fases iniciales)
Fórmula	Mediana de días desde solicitud formal a respuesta/compromiso
Fuentes	Registro de gestión DAM
Periodicidad	Semestral
Métricas	🔴 >45 días 🟡 31–45 días 🟢 ≤30 días
Responsable	DAM

Indicador	**Puntos focales comunales designados y activos**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si hay condiciones básicas para coordinación intercomunal (homologación mínima de capacidades)
Fórmula	N° comunas con punto focal designado y activo / 4
Fuentes	Oficios y actas
Periodicidad	Anual
Métricas	🔴 ≤1/4 🟡 2/4 🟢 ≥3/4
Responsable	DAM + Municipios

Indicador	**Transparencia metropolitana operativa**
Tipo	Gestión
¿Qué mide?	Si la gobernanza rinde cuentas y reduce asimetrías de información. El Modelo de Gobernanza prevé, en el corto plazo, avanzar en un sistema de información metropolitana para publicar actividades realizadas, actas de sesiones, registros u otras informaciones que se estimen convenientes.
Fórmula	% actas/reportes publicados respecto del total producido
Fuentes	Repositorio/portal metropolitano
Periodicidad	Semestral
Métricas	🔴 <50% 🟡 50-69% 🟢 ≥70%
Responsable	DAM

3.5.5.3. Consideraciones Generales para el Seguimiento del Plan

El Plan Metropolitano del AM LS-CQ constituye un hito estratégico que articula una visión compartida de desarrollo metropolitano y entrega una hoja de ruta concreta de iniciativas. El sistema de indicadores y su semaforización garantizan que la planificación trascienda el papel, traduciéndose en un mecanismo de monitoreo continuo y adaptativo que alimentará decisiones informadas. En estrecha coherencia con el diagnóstico metropolitano (que evidenció desafíos, desequilibrios y necesidades de integración territorial), este Plan y su sistema de seguimiento aportan orden, transparencia y foco estratégico a momentos iniciales de la gobernanza.

El próximo desafío es activar plenamente este Plan, pasando de la planificación a la acción. El Departamento del Área Metropolitana junto a la Mesa de Coordinación Metropolitana asumirán un rol central en la coordinación operativa, actualizando periódicamente los indicadores y proponiendo ajustes basados en evidencia, mientras que el Comité Metropolitano velará por la conducción política estratégica y la articulación intercomunal. Juntos, ambos elementos deberán consolidar una dinámica de trabajo colaborativa, donde el seguimiento y revisión de metas intermedias orienten las oportunidades de mejora, y priorización de recursos y esfuerzos. Será clave sostener en el tiempo las prácticas de seguimiento y fortalecer la cultura de transparencia entre actores clave, de manera que el presente Plan Metropolitano no solo sea un documento aprobado, sino un proceso vivo de transformación territorial, cuyo éxito se medirá en el impacto real sobre la calidad de vida, a través de la integración del territorio, el fortalecimiento de la identidad local y el acceso equitativo a oportunidades de desarrollo a los habitantes.

4 PROCESO PARTICIPATIVO

4. PROCESO PARTICIPATIVO

El proceso participativo constituye un componente fundamental de la propuesta, está orientado a generar información primaria desde los territorios, actores e instituciones involucradas, favoreciendo una construcción colectiva, contextualizada y legítima del modelo de gobernanza.

Su propósito es recoger visiones, necesidades y propuestas provenientes del sector público, privado y de la sociedad civil, así como aportar a la validación de los

4.1. Etapa 1

La actividad participativa llevada a cabo durante la tapa 1 tuvo como objetivo presentar el diseño del proceso propuesto para la ejecución del servicio de consultoría para la elaboración de Modelos de Gobernanza para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Asimismo, buscó recoger observaciones, comentarios e insumos que permitan fortalecer, ajustar y validar la propuesta con la contraparte técnica del proyecto.

Esta instancia permitió generar una comprensión común respecto de los alcances del estudio, resguardar la pertinencia técnica de la metodología y promover un desarrollo colaborativo de las etapas posteriores.

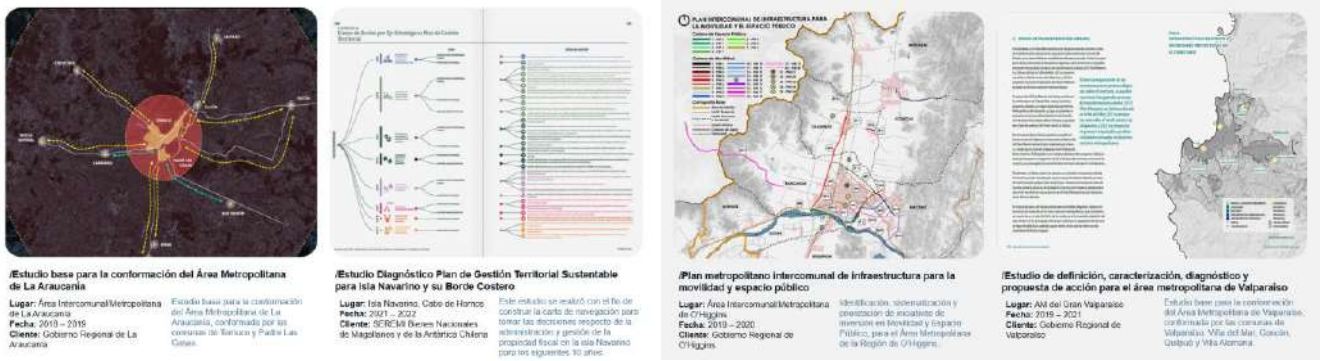
4.1.1. Reunión inicial *Kickoff*

Fecha	Miercoles 10 de septiembre 2025
Hora	11:30 a 13:00
Lugar	Gobierno Regional de la Región de Coquimbo
Asistentes	Representantes del Gobierno Regional (DIPLADE), SUBDERE y equipo consultor.

La reunión inicial de la consultoría (*Kickoff*) se realizó de manera presencial en dependencias del Gobierno Regional de Coquimbo, contó con la presencia del equipo consultor y la contraparte técnica del proyecto. Esta instancia permitió la presentación de los equipos, el establecimiento de acuerdos de coordinación y la definición de los mecanismos y canales de comunicación para el desarrollo del estudio.

En este contexto, el equipo consultor presentó experiencias para el proceso, junto con la socialización del plan de trabajo, cronograma de las actividades y próximos pasos a concretar.

Ilustración 262 Algunas experiencias previas



Fuente: IDOM

Las principales coordinaciones y acuerdos alcanzados durante la reunión fueron:

- **Objetivos y enfoque del modelo de gobernanza**: Se expusieron los objetivos del estudio y los enfoques metodológicos para construir un modelo de gobernanza funcional y flexible, articulado con instrumentos de planificación existentes y orientado a la implementación mediante una hoja de ruta práctica.
- **Plan de trabajo y productos**: Se presentó una programación estructurada en cuatro etapas (Plan de Trabajo, Modelo de Gobernanza, Plan Metropolitano e Informe Final), con desarrollo paralelo de actividades, actualización continua de productos y elaboración de un resumen ejecutivo de cierre.
- **Participación de actores clave**: Se contempla entrevistas y talleres con actores técnicos y políticos definidos conjuntamente con la contraparte técnica, establece hitos de producción, validación y devolución de resultados, e incorpora consideraciones de calendario institucional relevantes para la ejecución del estudio.
- **Definición y liderazgo del modelo de gobernanza:** Se enfatiza que el modelo debe clarificar roles, facultades y responsabilidades de los actores metropolitanos, reconociendo al Gobierno Regional como entidad líder y considerando los avances y reflexiones previamente desarrollados junto a los municipios.
- **Fortalecimiento de la gobernanza metropolitana:** Se identificó la necesidad de formalizar espacios de coordinación y análisis de escala metropolitana, consolidando una instancia liderada por el Gobierno Regional e incorporando, de manera complementaria, actores públicos, privados, académicos y de la sociedad civil.
- **Contexto territorial y desafíos estratégicos:** Se relevaron antecedentes que podrían incidir en la gobernanza futura, como la necesidad de abordar problemáticas metropolitanas prioritarias vinculadas a movilidad, disponibilidad hídrica y crecimiento urbano.

4.2. Etapa 2

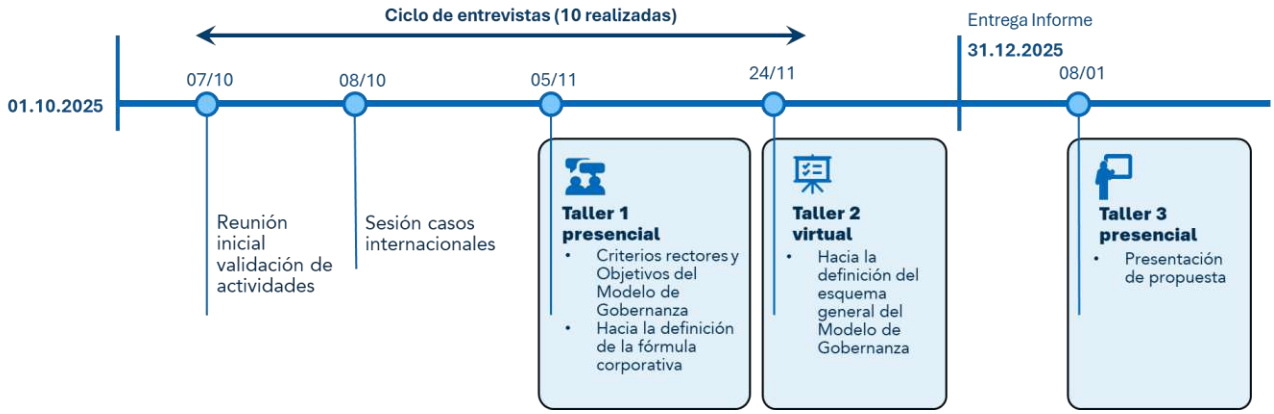
El proceso participativo constituye un pilar fundamental para la construcción del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ. Su propósito principal es generar información primaria desde los propios territorios, actores e instituciones involucradas, permitiendo así una construcción colectiva, contextualizada y legítima del modelo de gobernanza a proponer.

Este proceso busca no solo recoger visiones, necesidades y propuestas, sino que también validar los avances del plan con quienes serán parte activa de su implementación. De esta manera, se garantiza que el Modelo de Gobernanza resultante sea normado, evaluable y corregible, asegurando su sostenibilidad en el tiempo y su capacidad de adaptación a los desafíos del desarrollo metropolitano.

4.2.1. Metodología de Actividades Participativas

El proceso participativo para la construcción del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ se constituyó por diferentes instancias para recoger insumos desde actores estratégicos y avanzar en la definición de una propuesta consensuada.

Tabla 165 Actividades participativas



Fuente: IDOM

Estas actividades incluyen la realización de una reunión inicial para la validación de actividades; una sesión de casos internacionales; dos talleres con actores clave; ciclo de entrevistas. Estas fueron llevadas a cabo de manera presencial y virtual, mediante presentaciones expositivas, generación de espacios de diálogo y mesas de trabajo temáticas.

El detalle de cada actividad, correspondiente a reportes y/o actas, listado de asistencia y convocatorias, se puede revisar en los Anexos del Proceso Participativo Etapa 2.

4.2.2. Reunión virtual validación de actividades

Fecha	Martes 09 de septiembre 2025
Hora	15:00 a 16:00
Lugar	Gobierno Regional de la Región de Coquimbo
Asistentes	Representantes de los municipios del AM LS-CQ, SUBDERE y DIPLADE del Gobierno Regional de Coquimbo

La reunión de coordinación inicial tuvo por objetivo compartir el plan de trabajo, cronograma y estado de avance de la consultoría, así como los siguientes pasos a seguir durante el desarrollo del Modelo de Gobernanza. Esta reunión fue llevada a cabo de manera presencial con la contraparte técnica, representantes de los municipios del AM LS-CQ y del Gobierno Regional.

Los principales temas levantados durante la reunión fueron los siguientes:

- El modelo de gobernanza del área metropolitana debe adaptarse a las dinámicas propias de cada territorio, sobre la base y estructura que proporcionan los marcos legales. A su vez, debe considerar un enfoque prospectivo, considerando problemas pasados y futuros
- Los desafíos prioritarios identificados para el AM LS-CQ se vincula a la disponibilidad hídrica, gestión de residuos y movilidad metropolitana (presión sobre Ruta 5).
- Uno de los problemas estructurales es la excesiva burocracia, traducido en la lentitud en la formulación y ejecución de proyectos. Bajo este contexto, se espera que el modelo de gobernanza cree instancias que aceleren dichos procesos, de tal modo de generar soluciones rápidas, pero sostenibles.
- Se destaca que existe una buena relación entre los municipios y el Gobierno Regional, importante para la relación institucional y coordinación del modelo de gobernanza. Actualmente los equipos técnicos practican una dinámica de coordinación metropolitana, aunque no en espacios formales.
- Finalmente, se espera que la Gobernanza del AM LS-CQ, se consolide como el espacio donde se informen, y coordinen las iniciativas que afectan al territorio metropolitano, siendo un proceso incremental hasta idealmente lograr que las decisiones sean integradas.

4.2.3. Sesión Casos Internacionales

Fecha	Miércoles 08 de octubre 2025
Hora	15:00
Lugar	Virtual – Microsoft Teams
Asistentes	Representantes de los municipios del AM LS-CQ

Sesión dirigida a los equipos del GORE y municipios involucrados en la consultoría. Esta actividad tuvo un carácter introductorio para entregar referentes y experiencias internacionales en materia de gobernanza metropolitana, con el objetivo de enriquecer la discusión local y promover el diálogo interinstitucional antes de iniciar las entrevistas y talleres participativos para la construcción del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ.

Para ello, se realizaron dos presentaciones a cargo de especialistas con experiencia en gobernanza metropolitana:

1. **Josselyn Ramírez.** Presentó "Manual y Caja de Herramientas de Gobernanza" desarrollado en México, destacando su enfoque práctico para fortalecer la coordinación metropolitana. El manual ofrece metodologías para gobiernos regionales y estatales, incluso en contextos sin financiamiento, y propone herramientas como matrices de evaluación de proyectos y criterios de transparencia.
2. **Felipe Vera (del BID).** Expuso el documento "Construyendo Gobernanza Metropolitana", analizando casos internacionales (Reino Unido, Nueva Zelanda, Colombia, Argentina y Corea del Sur) y sus implicancias para Chile. Recomendó avanzar en la delegación gradual de competencias, fortalecer capacidades institucionales y priorizar proyectos consensuados.

Ilustración 263 Registro de la Sesión de Casos Internacionales

Fuente: IDOM

Algunos temas levantados al final de la sesión fueron:

- **Presidencia y composición de comisiones**: en México la presidencia de las comisiones está dirigida por la secretaria de Desarrollo Urbano, y la inclusión de actores se regula mediante reglamentos que equilibran la representación de municipios, gobierno estatal y otros entes, sugiriendo mecanismos rotatorios y grupos de trabajo para gestionar la diversidad de participantes.
- **Retos de coordinación y facultades municipales:** se reflexionó sobre la dificultad de coordinar municipios con facultades limitadas y la necesidad de avanzar en la delegación de competencias. Frente a esto, se mencionó que el proceso debe ser incremental y adaptado a la capacidad y ambición local; y se sugirió comenzar con competencias básicas y coordinación en temas concretos como reglamentos y servicios.
- **Implicaciones del financiamiento en la Gobernanza Metropolitana:** se reflexionó sobre la importancia de los fondos metropolitanos y los mecanismos de financiamiento, analizando cómo la disponibilidad de recursos influye en la motivación para asociarse y en la sostenibilidad de los proyectos metropolitanos. En este ámbito, se estacó que la existencia de fondos metropolitanos en México incentivó la formación de áreas metropolitanas, mientras que la ausencia de recursos en Chile representa un reto para la coordinación. En este sentido, se mencionó que la delegación de competencias debe ir acompañada de financiamiento adecuado y mecanismos híbridos de asignación y recaudación local.

4.2.4. Entrevistas con representantes de organismos claves

En el marco de un enfoque participativo para generar información primaria desde los propios territorios del AM LS-CQ, se realizaron entrevistas con representantes de organismos clave con el objetivo de comprender las visiones, necesidades y expectativas sobre la articulación intersectorial y las dinámicas actuales de coordinación, y así fortalecer la propuesta del modelo de gobernanza.

Para lograr el objetivo, se realizaron 10 entrevistas con los organismos más relevantes del proceso, tales como el Gobierno Regional, los municipios del AM y servicios regionales ministeriales. Para ello, se llevaron a cabo en tres fases complementarias:

1. **Propuesta de actores a entrevistar**, validad por la contraparte técnica para asegurar la inclusión de instituciones relevantes.
2. **Definición de la metodología**, que consistió en diseñar las preguntas orientadoras y los ejes temáticos que guiarían las conversaciones.
3. **Ejecución de las entrevistas,** llevadas a cabo de manera virtual y presencial según la disponibilidad de los participantes.

4.2.4.1. Entrevistas realizadas

La convocatoria para las entrevistas estuvo dirigida al Gobierno Regional (GORE), las Ilustres Municipalidades de La Serena y Coquimbo, además de la Secretaría Regional Ministerial (SEREMI), que incluye los ministerios MOP, MINVU y MTT. En definitiva, entre los meses de octubre y noviembre, se efectuaron 10 entrevistas semiestructuradas a los siguientes actores:

Tabla 166 Seguimiento de Entrevistas

N°	Institución	Nombre	Cargo	Fecha
1	Gobernador Regional	Cristóbal Juliá de la Vega	Gobernador Regional de Coquimbo	05-11-2025
2	DIPLADE GORE	Paula Martínez Vega	Encargada DAM DIPLADE	24-10-2025
		César Gómez Cáceres	Jefe DIPLADE	
3	CORE Coquimbo	Denis Cortés Vargas	Consejero Regional. Presidente Comisión de Ordenamiento Territorial	29-10-2025
		Francisco Corral	Consejero Regional. Vicepresidente Comisión de Ordenamiento Territorial	
		Carlos Saez	Profesional de soporte	
4	Ilustre Municipalidad de La Serena	Daniela Norambuena Borgheresi	Alcaldesa	11-11-2025
		Abel Espinosa	Profesional SECPLAN[75]	
		Patricio Ponce	Profesional de SECPLAN	
5	Ilustre Municipalidad de La Serena	Lyzette Gyorgy	Asesora Urbanista	28-10-2025
		Claudia Rivera	Directora SECPLAN[76]	
		Marcela Soto	Profesional Asesora Urbanista	
6	Ilustre Municipalidad de Coquimbo	Ali Manouchehri	Alcalde	14-11-2025
7	Ilustre Municipalidad de Coquimbo	Carlos Opazo	Director SECPLAN	30-10-2025
		Claudia Maturana	Asesora Urbana	

[75] Al momento de la entrevista, se desempeñaba como profesional SECPLAN. Al momento de la emisión del presente informe, ejerce el cargo de Director SECPLAN de la misma municipalidad.

[76] Al momento de la entrevista, se desempeñaba como directora SECPLAN. Al momento de la emisión del presente informe, ejerce el cargo de Coordinadora de Gestión Ambiental de la misma municipalidad.

8	SEREMI MINVU	José Manuel Peralta	Secretario regional	22-10-2025
		Pablo Yáñez Gálvez	Jefe Departamento de Desarrollo Urbano	
9	SEREMI MOP	Javier Sandoval	Secretario Regional Ministerial	29-10-2025
		Inga Lehmann	Profesional DIRPLAN	
		Gerson Soto	Profesional DIRPLAN	
10	SEREMI MTT	Alejandra Maureira	Secretaria Regional Ministerial	29-10-2025

Fuente: IDOM

Cada entrevista siguió una pauta flexible de 11 preguntas que responden a cuatro bloques:

- **Contexto y rol institucional**:
  1. ¿Cómo evalúa el estado actual de la gobernanza y coordinación metropolitana en La Serena-Coquimbo?
  2. ¿Qué rol juega actualmente su institución en esta dinámica?
- Brechas y oportunidades de articulación:
  3. ¿Cuáles son las principales necesidades de coordinación intersectorial que identifica hoy?
  4. ¿Qué problemas o conflictos recurrentes se observan en la gestión territorial metropolitana?
  5. ¿Qué aprendizajes o buenas prácticas podrían ser relevantes para escalar a nivel metropolitano?
- **Expectativas frente al modelo de gobernanza**:
  6. ¿Qué características debería tener un modelo de gobernanza para ser percibido como legítimo y funcional por los actores involucrados?
  7. ¿Cómo debería asegurarse la representatividad de los distintos municipios y sectores?
  8. ¿Qué riesgos visualiza en la implementación de un esquema de gobernanza metropolitana?
- **Proyecciones y recomendaciones**:
  9. ¿Qué prioridades estratégicas debiera abordar el modelo de gobernanza en los primeros años de funcionamiento?
  10. ¿Qué tipo de mecanismos de participación, comunicación y seguimiento considera más efectivos?
  11. ¿Qué recomendaciones clave entregaría para que este modelo tenga éxito en el mediano y largo plazo?

4.2.4.2. Síntesis Resultados Entrevistas

A partir de una sistematización de las entrevistas, cuyo objetivo fue identificar patrones, temáticas en común, conceptos relevantes en los discursos de las y los entrevistados, para generar información que aporte valor específico y atingente a la propuesta del modelo de gobernanza, a continuación, se exponen los resultados obtenidos.

Síntesis por bloque temático

Por bloque temático se identifican los siguientes consensos:

Tabla 167 Síntesis de entrevistas por bloque

Bloque Temático	Síntesis Bloque Temático
Contexto y rol institucional	El conjunto de entrevistados coincide en que la gobernanza metropolitana se encuentra en una fase incipiente, marcada por falta de institucionalidad, ausencia de reglas claras y una coordinación muy dependiente de voluntades individuales. Aunque existen avances en cooperación entre autoridades locales, persisten importantes desigualdades financieras, brechas técnico-políticas y una fuerte fragmentación sectorial, donde cada servicio opera con su propia lógica. Los actores destacan la necesidad urgente de consolidar una estructura formal, con atribuciones bien definidas y comunicación efectiva, que permita avanzar desde la informalidad actual. En este escenario, el GORE asume un rol de articulación política, mientras los municipios reconocen limitaciones derivadas de recursos, capacidades técnicas y la falta de un marco institucional estable.
Brechas y oportunidades de articulación	Se identifica que las principales brechas para avanzar en la articulación metropolitana provienen de una falta de gobernanza formal, marcada por fragmentación sectorial, duplicidad de esfuerzos y ausencia de mecanismos estables de coordinación. Los actores coinciden en la necesidad urgente de instalar una mirada verdaderamente metropolitana, superando tensiones entre comunas, inequidades financieras y conflictos por inversiones desalineadas. Las prioridades mencionadas incluyen movilidad, conectividad, residuos, protección ambiental y borde costero, todas afectadas por la falta de coherencia estratégica. Como oportunidades, se destacan la creación de mesas intersectoriales permanentes, la actualización de instrumentos, el uso de planes reguladores metropolitanos, y la relevancia de experiencias previas exitosas como Miseal, Ciudad Puerto o CORECC, que muestran el valor de la coordinación temprana, participación vinculante y planificación de largo plazo.
Expectativas frente al modelo de gobernanza	El conjunto de entrevistados coincide en que un modelo de gobernanza legítimo debe contar con una estructura clara, estable y con atribuciones definidas, capaz de trascender los ciclos políticos y sostener continuidad operativa. Los actores exigen

Bloque Temático	Síntesis Bloque Temático
	una gobernanza representativa y transparente, con espacios diferenciados entre toma de decisiones y consulta, mecanismos formales de participación, y una integración equilibrada de ministerios, municipios y actores especializados. También advierten riesgos críticos asociados a falta de financiamiento estable, debilidad institucional, fragmentación entre actores y dependencia de voluntades individuales. El bloque enfatiza que la gobernanza debe ser operativa, eficaz y transdisciplinaria, con equipos técnicos permanentes, reglas claras y herramientas que aseguren coordinación, legitimidad y capacidad para ejecutar proyectos metropolitanos.
Proyecciones y recomendaciones	El conjunto de actores coincide en que la gobernanza metropolitana debe enfocarse en resolver déficits estructurales, priorizando movilidad, transporte público, residuos, agua y ordenamiento territorial. Se plantea que la participación debe ser moderna, accesible y flexible, combinando herramientas digitales, observatorios y espacios presenciales para llegar a diversos territorios. A nivel institucional, los entrevistados enfatizan la necesidad de una estructura estable, con financiamiento propio, roles claros y equipos técnicos permanentes que aseguren continuidad frente a cambios políticos. De manera transversal, el bloque propone avanzar con una gobernanza transdisciplinaria, transparente y orientada a resultados, capaz de mostrar impactos tempranos y sostener procesos en el largo plazo.

Fuente: IDOM

Propuesta de Criterios Rectores Básicos

La sistematización y análisis de las entrevistas, junto con la síntesis de los resultados por bloque, permitió formular un borrador de los criterios rectores básicos para el Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ, el cual sería presentado y ajustado por los actores clave en el Taller N°1 presencial.

Ilustración 264 Síntesis del proceso de entrevistas y formulación de criterios rectores básicos

Contexto y rol institucional

- **Gobernanza en etapa inicial, sin institucionalidad** ni mecanismos permanentes.
- Coordinación actual es informal y **depende de voluntades individuales**, lo que limita su sostenibilidad
- **Falta de una visión integrada** y planificación estructurada, predominan proyectos sectoriales desarticulados
- **Desigualdad financiera** entre comunas, lo que restringe la capacidad de acción municipal

Brechas y oportunidades de articulación

- **Ausencia de estructura institucional estable**, atribuciones definidas y mecanismos permanentes de coordinación.
- **Desconexión entre lo técnico y lo político**, proyectos sectoriales aislados y falta de visión metropolitana integrada.
- **Asimetría en inversiones** entre comunas, conflictos por distribución de recursos y concentración de proyectos en ciertas áreas.
- **Déficit técnico y operatividad limitada** debido a escasez de equipos especializados, falta de protocolos metropolitanos y vulnerabilidad frente a cambios políticos.

Expectativas frente al modelo de gobernanza

- **Visión metropolitana** integral y cohesión territorial
- **Estructura institucional estable** con reglas claras, atribuciones definidas y continuidad más allá de ciclos políticos.
- **Capacidad real de ejecución** con resultados concretos en **proyectos críticos**, no solo planificación.
- **Impulsar proyectos de alto impacto** ciudadano con criterios técnicos y protocolos comunes.
- **Financiamiento propio y equipos técnicos** especializados y permanentes para sostener procesos.
- **Participación transparente**, con espacios diferenciados (decisión/consulta), **herramientas digitales y trazabilidad**.
- **Coordinación temprana** entre ministerios, municipios, privados y academia.

Proyecciones y recomendaciones

- **Priorizar proyectos críticos y visibles** (movilidad, transporte, residuos, agua, borde costero) con una cartera acotada.
- **Participación activa, diversa y continua**, mediante herramientas tecnológicas, observatorios, portales y comunicación estratégica para garantizar trazabilidad y confianza.
- **Gobernanza sólida y estable**, con financiamiento permanente, equipos técnicos, reglas claras y capacidad real de ejecución.
- **Evitar la politización y asegurar continuidad**, definiendo quién decide y cómo, actualizando instrumentos y coordinando sectores.
- **Orientación a resultados visibles y sostenibles**, fortaleciendo identidad metropolitana, incorporando academia y mecanismos transparentes de seguimiento.

PRIMERA VERSIÓN DE CRITERIOS RECTORES BÁSICOS

- Continuidad y solidez institucional
- Financiamiento y capacidad técnica permanente
- Visión metropolitana común e integrada
- Participación, transparencia y representatividad equilibrada
- Desarrollo con equidad territorial e identidad metropolitana

Fuente: IDOM

Registros principales

Se realizó un análisis en torno a seis campos: Visión del Área Metropolitana, Lineamientos Estratégicos, Gobernanza y Coordinación, Fortalecimiento de Capacidades, Instrumentos del Área Metropolitana y Gestión de la Información. La elección de estos ámbitos responde a la necesidad de evaluar los pilares estratégicos y operativos del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ a través de una mirada integral.

Ilustración 265 Esquema de campos para el análisis de registros principales

Fuente: IDOM

Por un lado, la **Visión** y **Lineamientos Estratégicos** permiten comprender la orientación común y las prioridades del territorio; el **Fortalecimiento de Capacidades** asegura que los actores cuenten con las competencias necesarias para implementar el modelo; los **Instrumentos Metropolitanos** reflejan la viabilidad normativa y de gestión; la **Gestión de la Información** garantiza decisiones basadas en datos y una coordinación efectiva; y la **Gobernanza y Coordinación** mide el nivel de articulación y colaboración entre instituciones, condición indispensable para la sostenibilidad del modelo.

Tabla 168 Análisis de los registros principales

Lineamiento	Síntesis	Conceptos clave
Visión Área Metropolitana	La visión del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo se proyecta como un territorio integrado, con planificación conjunta, continuidad institucional y capacidad real de ejecución. Se busca superar la relación "de facto" entre comunas para avanzar hacia un modelo formal, estable y con enfoque sistémico en movilidad, borde costero, medio ambiente, residuos y cohesión territorial.	• Visión integrada • Cohesión territorial • Desarrollo sostenible • Identidad metropolitana • Planificación de largo plazo • Continuidad institucional

Lineamiento	Síntesis	Conceptos clave
Lineamientos Estratégicos	Los lineamientos estratégicos priorizan abordar déficits estructurales con proyectos visibles y de alto impacto ciudadano. Se enfatiza la movilidad y transporte público, la gestión de residuos y recursos hídricos, el ordenamiento del borde costero, y una cartera acotada, financiable y realista. Además, se promueve una gobernanza orientada a resultados tempranos, con transparencia y enfoque Smart City.	• Movilidad y transporte público • Gestión de residuos • Recursos hídricos • Borde costero • Cartera de proyectos priorizada • Resultados visibles • Smart City
Gobernanza y coordinación	La gobernanza metropolitana se encuentra en una fase incipiente, caracterizada por falta de institucionalidad, reglas claras y mecanismos permanentes. La coordinación depende en exceso de voluntades individuales, con fragmentación sectorial, desigualdad financiera entre comunas y débil articulación técnico–política. Existe consenso en avanzar hacia una estructura formal, con liderazgo del Gobierno Regional, atribuciones definidas y continuidad operativa.	• Gobernanza incipiente • Falta de institucionalidad • Desarticulación sectorial • Liderazgo del GORE • Dependencia de voluntades • Brechas técnico–político
Fortalecimiento de capacidades	Se identifica un déficit relevante de capacidades técnicas, recursos humanos y equipos especializados a nivel municipal y metropolitano. Se plantea como prioritario consolidar equipos técnicos permanentes, profesionalizados y transdisciplinarios, que permitan pasar desde la planificación al diseño y ejecución de proyectos reales, reduciendo la improvisación y la gestión reactiva.	• Equipos técnicos permanentes • Capacidades institucionales • Profesionalización • Transdisciplinariedad • Gestión operativa • Ejecución de proyectos
Instrumentos del Área Metropolitana	Se reconoce la necesidad de fortalecer y actualizar los instrumentos de planificación existentes, especialmente el Plan Regulador Metropolitano, los Planes Reguladores Comunales, los convenios de programación y los acuerdos de inversión. Estos instrumentos deben operar de forma articulada, con protocolos comunes y capacidad vinculante para orientar la inversión pública.	• Plan Regulador Metropolitano (PRM) • Convenios de programación • Instrumentos de planificación • Protocolos metropolitanos • Acuerdos de inversión • Articulación normativa
Gestión de la información	La gestión de la información es considerada un pilar crítico para la gobernanza efectiva. Se propone avanzar hacia sistemas de datos compartidos, observatorios metropolitanos, plataformas digitales de seguimiento, transparencia activa e indicadores de desempeño. Además, se enfatiza la comunicación clara, accesible y permanente con la ciudadanía.	• Sistemas de información compartidos • Observatorio metropolitano • Plataformas digitales • Indicadores de seguimiento • Transparencia • Comunicación estratégica

Fuente: IDOM

4.2.5. Síntesis Resultados Talleres

Con el objetivo de construir un modelo de gobernanza de manera colaborativa, se pretenden realizar tres talleres, orientados a recoger insumos para avanzar hacia la definición de los criterios rectores básicos, fórmula corporativa y esquema general de gobernanza.

Ilustración 266 Talleres para el Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ

Fuente: IDOM

4.2.5.1. Taller N°1: Hacia la Definición de Criterios Rectores y Fórmula Corporativa

Fecha	Miércoles 26 de noviembre 2025
Hora	15:30 a 17:30
Lugar	Salón O'Higgins – Edificio del Gobierno Regional de Coquimbo
Asistentes	18 asistentes

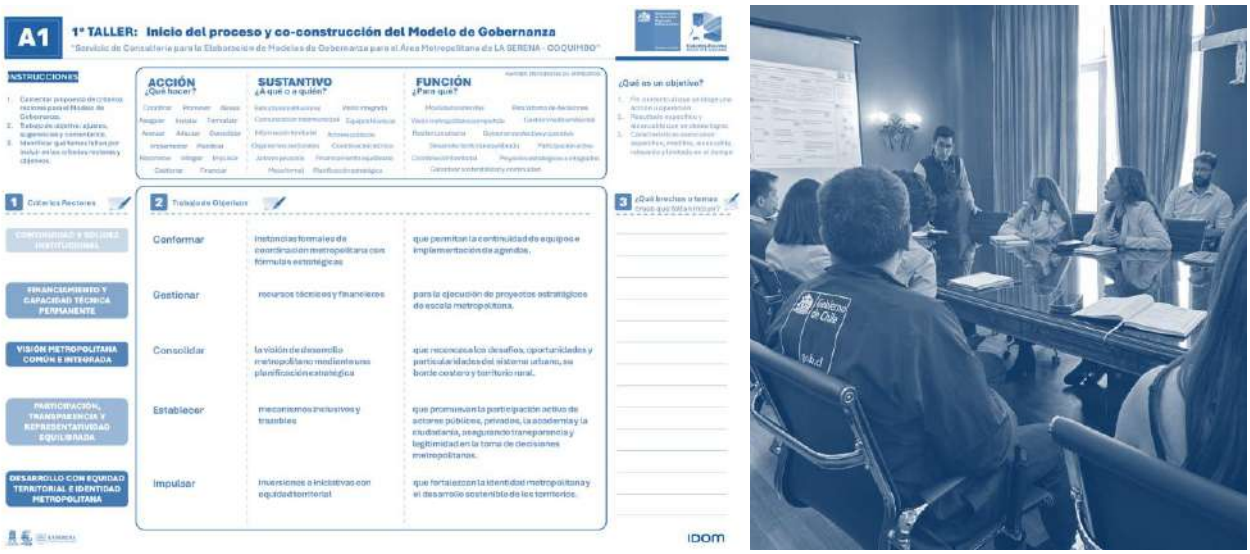
El Taller N°1 tuvo por objetivo generar un primer espacio de encuentro y reconocimiento entre actores clave, poniendo en contexto la consultoría y actividades de la etapa mediante una presentación inicial. Posteriormente, se realizó un trabajo colaborativo para avanzar en la definición de elementos clave para el diseño del Modelo de Gobernanza: criterios rectores y fórmula corporativa.

Para esto, los participantes se agruparon en una mesa (apoyado por guías del equipo consultor) para el desarrollo de dos dinámicas, descritas a continuación.

Hacia la definición de Criterios Rectores Básicos

Esta primera dinámica estuvo orientada a recoger y sistematizar las perspectivas de los actores locales, con el objetivo de construir consensos sobre la propuesta de criterios rectores básicos que deben guiar el Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ. Esta primera propuesta fue construida a partir del análisis de las entrevistas con organismos clave.

Ilustración 267 Material y registro de la dinámica 1 del Taller



Fuente: IDOM

Los aportes[77] realizados por los asistentes al taller fueron sistematizados y analizados, identificando cuatro ejes temáticos transversales que recogen las impresiones sobre la primera propuesta, permitiendo ajustar los criterios rectores y objetivos. Estas temáticas son en torno a la legitimidad y marco normativo; financiamiento y autonomía; interés metropolitano; gestión y gobernanza.

Tabla 169 Principales temáticas comentadas en la dinámica 1 del taller

Temáticas comentadas	Síntesis Comentarios
Legitimidad y marco normativo	• Énfasis en la incorporación de legislación que fortalezca la transparencia y establezca reglas comunes para facilitar la cooperación y evitar duplicidades. • Necesario proponer metodologías claras para la toma de decisiones y delimitación de competencias entre lo local y lo metropolitano.

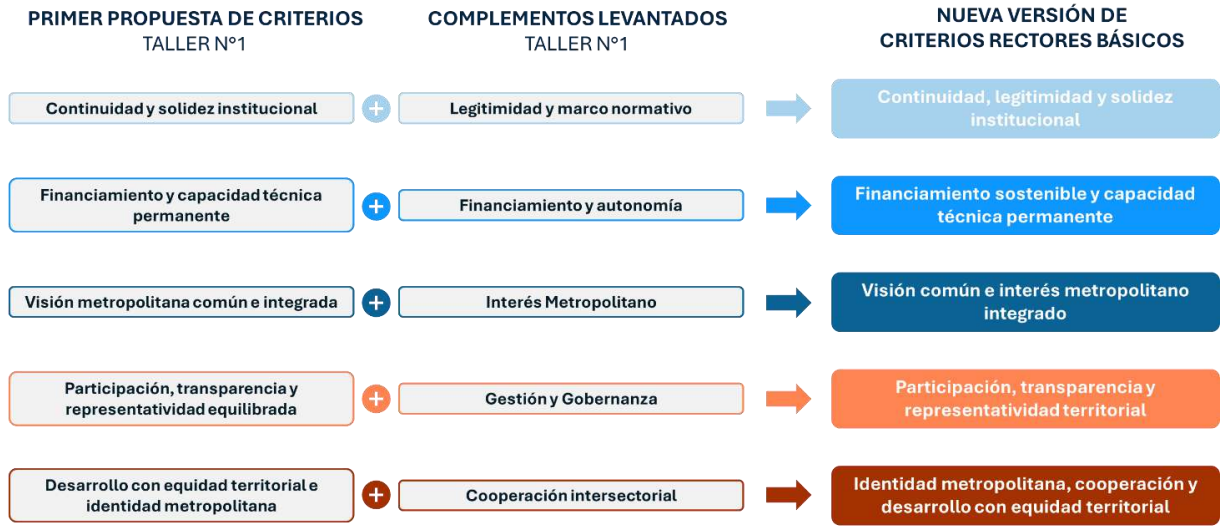
[77] Para revisar el detalle de lo comentado durante la dinámica del Taller, revisar Anexo del Proceso Participativo E2, Taller N°1

Temáticas comentadas	Síntesis Comentarios
Financiamiento y Autonomía	• Existe consenso en la necesidad de asegurar recursos y explorar mecanismos de financiamiento autónomo. • Importancia de optimizar el uso de recursos existentes, innovar en la gestión y buscar alianzas estratégicas, evitando depender exclusivamente de fondos adicionales.
Interés Metropolitano	• Urgencia de definir criterios y prioridades que determinen qué asuntos son de interés metropolitano. • Se plantea la creación de un "Sello Metropolitano" y la identificación de "Hitos Metropolitanos" como elementos simbólicos y estratégicos.
Gestión y Gobernanza	• Importancia de una gestión integrada, cooperación intercomunal e intersectorial, con enfoque en el bien común. • Necesidad de evitar enfoques fragmentados, priorizar proyectos según impacto territorial y social, y garantizar que la gobernanza aborde tanto lo contingente como lo estructural.

Fuente: IDOM

A partir de estas de estas impresiones, se identificaron temas que podrían complementar y consensuar los criterios propuestos para fortalecer el modelo de gobernanza metropolitana. Finalmente, se generó una nueva propuesta de los criterios rectores incorporando lo mencionado en el taller, según se muestra en el siguiente esquema, propuesta que será validad durante el Taller N°2.

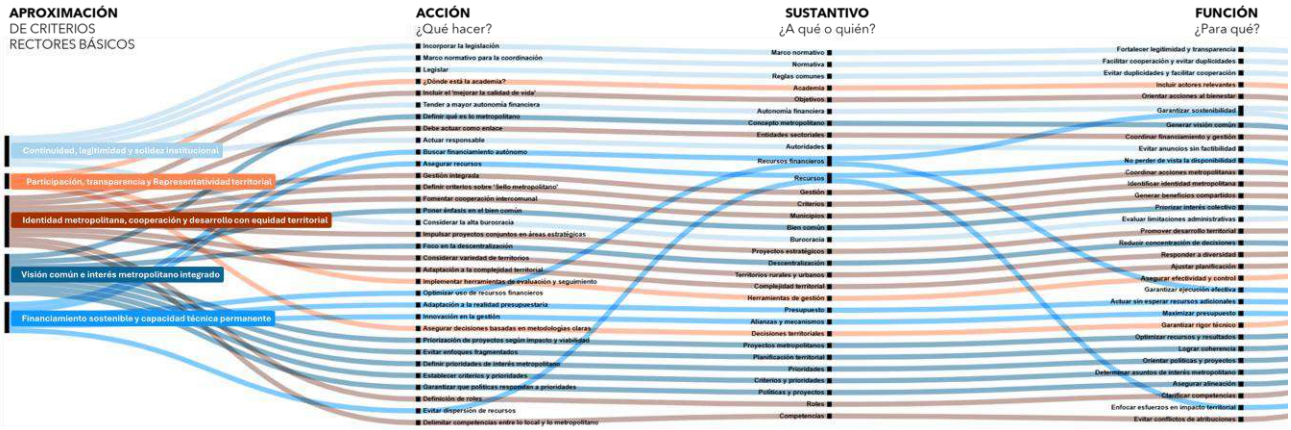
Ilustración 268 Aproximación a los Criterios Rectores Básicos



Fuente: IDOM

Esto dio como resultado los criterios rectores básicos del capítulo Criterios Rectores Básicos. De esta definición de criterios, se desprende una matriz de relaciones entre las partes que lo componen con el fin de definir los objetivos asociados a estos criterios.

Ilustración 269 Referencia de Matriz de relaciones entre objetivos y criterios rectores básicos



Fuente: IDOM

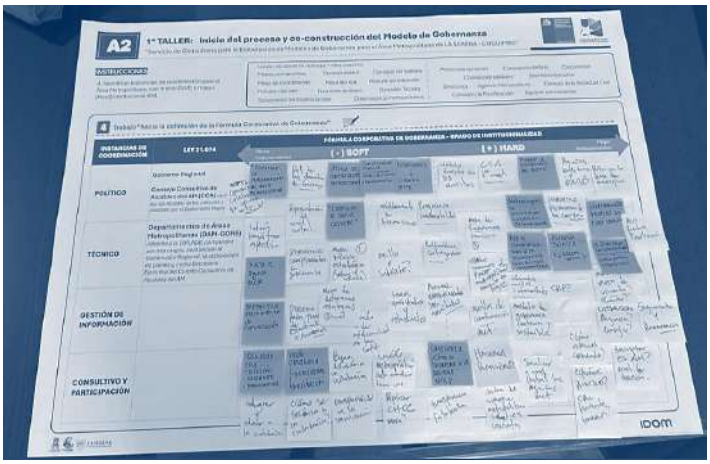
Ilustración 270 Nueva propuesta de Criterios Rectores y Objetivos

Fuente: IDOM

Hacia la definición de la Fórmula Corporativa

La segunda dinámica estuvo orientada a la definición de la fórmula corporativa, teniendo como objetivo generar un espacio de análisis y reflexión sobre qué tipo de fórmula corporativa puede impulsar una gobernanza efectiva, considerando la necesidad de equilibrar componentes soft —basados en acuerdos colaborativos y mecanismos flexibles— con componentes hard, que implican estructuras institucionales más formales y establecidas.

Ilustración 271 Material y registro de la dinámica 2 del taller



Fuente: IDOM

A partir de los aportes[78] abordados durante la dinámica, se sintetizan los principales elementos que permiten comprender la lógica de incrementalidad en la institucionalidad de la gobernanza, ofreciendo una base para las decisiones estratégicas y propuestas del modelo.

[78] Para revisar el detalle de lo comentado durante la dinámica del Taller, revisar Anexo del Proceso Participativo E2, Taller N°1

Ilustración 272 Aproximación a la fórmula corporativa del AM LS-CQ

	ASPECTOS POLÍTICOS ESTRATÉGICOS	ASPECTOS TÉCNICOS OPERATIVOS	GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN
Instancias de coordinación	**Principios y enfoque**: Autonomía; legitimidad, transparencia y continuidad institucional. Visión común y sello metropolitano. Cooperación intercomunal. **Estructura técnica y vínculos**: Mesa técnico-política; Consejo Consultivo Permanente (alcaldes y actores clave) con invitados sectoriales (SEREMI). Dispositivos temporales para carteras; convenios de colaboración. **Programas**: Acuerdo Metropolitano inicial; Convenio de Programación; descriptor metropolitano; criterios de interés metropolitano y priorización (impacto y viabilidad). **Resultados esperados**: Criterios y prioridades claras; decisiones trazables y legitimadas; confianza pública fortalecida.	**Principios y enfoque**: Gestión integrada e incremental; adaptación a la complejidad territorial (urbano, rural, costero). Enfoque en macro-iniciativas entre municipios. **Estructura técnica y vínculos**: Mesa técnica profesional, subcomisiones temáticas y dispositivos específicos/temporales para carteras; DAM como ventanilla única; coordinación con sectoriales vía DAM; inclusión de representantes del nivel central según tema. **Programas**: Carteras integradas; herramientas de evaluación y seguimiento; protocolos de coordinación intercomunal e intersectorial. **Resultados esperados**: Mayor viabilidad y ejecución efectiva de obras conjuntas; reducción de duplicidades y tiempos; tramitación acelerada con sello metropolitano.	**Principios y enfoque**: Transparencia y trazabilidad; canales de escucha y educación sobre competencias metropolitanas; participación complementaria sin voto vinculante para sociedad civil. **Estructura técnica y vínculos**: Sistema de Información Metropolitano (SIM); descriptor metropolitano; integración de COSOC regional y comunales; anillos/satélites intermitentes que nutren lo central. **Programas**: Mesas de control y seguimiento (KPIs); mecanismos de consulta y retroalimentación con academia y sociedad civil; calendario público de hitos metropolitanos. **Resultados esperados**: Mayor transparencia y control social; legitimidad reforzada; continuidad entre ciclos políticos.

	VINCULOS CON EL SECTOR ACADEMIA	CIUDADANÍA/ SECTOR PRIVADO DE ACTORES
Órganos de participación/ Consulta	**Principios y Enfoque:** Academia como actor satélite, innovación y evaluación; legitimidad. **Estructura técnica y vínculos:** Convenios de colaboración técnica; participación en anillos/satélites intermitentes; instancias de revisión y comités científicos. **Programas:** Observatorio Metropolitano; estudios de impacto y calidad de vida; laboratorios de políticas; capacitaciones para equipos municipales y sectoriales. **Resultados esperados:** Mejor evidencia y metodologías; respaldo técnico a priorización; innovación aplicada; estándares metropolitanos consolidados.	**Principios y Enfoque:** Participación, transparencia y representatividad territorial; complementariedad sin voto vinculante; cooperación intercomunal e intersectorial. **Estructura técnica y vínculos:** Incorporación de COSOC regional y comunales; carácter consultivo permanente; mesas temáticas con actores privados; canales de escucha. **Programas:** Programas de diálogo y educación metropolitana; mecanismos de cofinanciamiento y alianzas; campañas de identidad y marca metropolitana. **Resultados esperados:** Mayor legitimidad y control social; acuerdos con permanencia; reducción de burocracia innecesaria; equidad territorial y cohesión incrementadas.

	SOBRE INSTRUMENTOS ESTRATÉGICOS Y PLANIFICACIÓN METROPOLITANA
Instrumentos estratégicos y planificación	**Aspectos principales:** Planificación estratégica integrada con sello metropolitano; Acuerdo inicial previo al Plan Metropolitano; Planes estratégicos acotados; descriptor metropolitano en evaluación social; criterios para definir interés metropolitano y delimitar competencias locales y metropolitana. **Enfoques de priorización**: Priorización por impacto territorial y social, viabilidad técnica y financiera; no esperar recursos adicionales; optimización y cofinanciamiento; enfoque incremental; diferenciación entre contingente y estructural; calidad de vida como objetivo último. **Resultados esperados**: Cartera inicial de 3–4 proyectos estratégicos ejecutables; tramitación acelerada para proyectos con marca/sello; evitar enfoques fragmentados y duplicidades; institucionalización de convenios (programación y colaboración).

Fuente: IDOM

De la información levantada en el Taller, se concluye que el Modelo de Gobernanza para el AM LS-CQ debe comenzar con una etapa de legitimación política mediante un **Acuerdo Metropolitano** que defina propósito, principios y reglas comunes, habilitando la creación de una Mesa técnico-política descentralizada para priorizar enfoques y criterios de interés metropolitano, integrando la diversidad territorial y orientando las decisiones hacia la mejora de la calidad de vida. Sobre esta base, se avanza hacia la instalación operativa con una **Mesa técnica profesional** que articule subcomisiones temáticas y dispositivos temporales, junto con la **puesta en marcha de la DAM** como ventanilla única para coordinar con entidades sectoriales, reduciendo duplicidades y asegurando factibilidad en la gestión conjunta.

El tercer pilar es la institucionalización financiera y la continuidad programática, consolidada mediante un **Convenio de Programación** que comprometa recursos, roles y plazos, blindando la cooperación frente a ciclos políticos. Paralelamente, se establece un estándar técnico con el descriptor metropolitano y la marca/sello metropolitano para priorizar proyectos de impacto transversal. Para garantizar trazabilidad y control social, se implementa un **Sistema de Información Metropolitano (SIM)** con KPIs sobre calidad de vida, impacto territorial y ejecución financiera, complementado por la participación de academia, sociedad civil y sector privado, concebida como consultiva pero esencial para legitimidad y transparencia.

4.2.5.2. Taller N°2: Hacia la Definición del Esquema General de Gobernanza

Fecha	Miércoles 10 de diciembre 2025
Hora	15:00 a 17:00
Lugar	Virtual – Microsoft Teams
Asistentes	10 asistentes

El Taller N°2 tuvo por objetivo socializar los resultados obtenidos del Taller N°1 para la validación de los criterios rectores básicos y objetivos; sumado a la presentación de una primera propuesta del esquema general del Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ, construido a partir de los resultados de la aproximación a la definición de la fórmula corporativa.

Para esto se realizó una única dinámica de trabajo, orientada a recoger percepciones, observaciones y ajustes de los actores participantes, respecto al funcionamiento, roles, articulaciones y dinámicas internas del esquema propuesto, con el fin de identificar oportunidades de mejora y consensos clave para fortalecer su legitimidad.

Ilustración 273 Registro Taller N°2

Fuente: IDOM

Síntesis de Resultados

Los aportes[79] proporcionados por los asistentes al taller virtual, se sistematizaron y analizaron en función de identificar los aspectos más relevantes que modificarían el esquema general del Modelo de Gobernanza para el AM LS-CQ. Estos se resumen a continuación, por nivel:

Ilustración 274 Síntesis de resultados de aportes al modelo por nivel

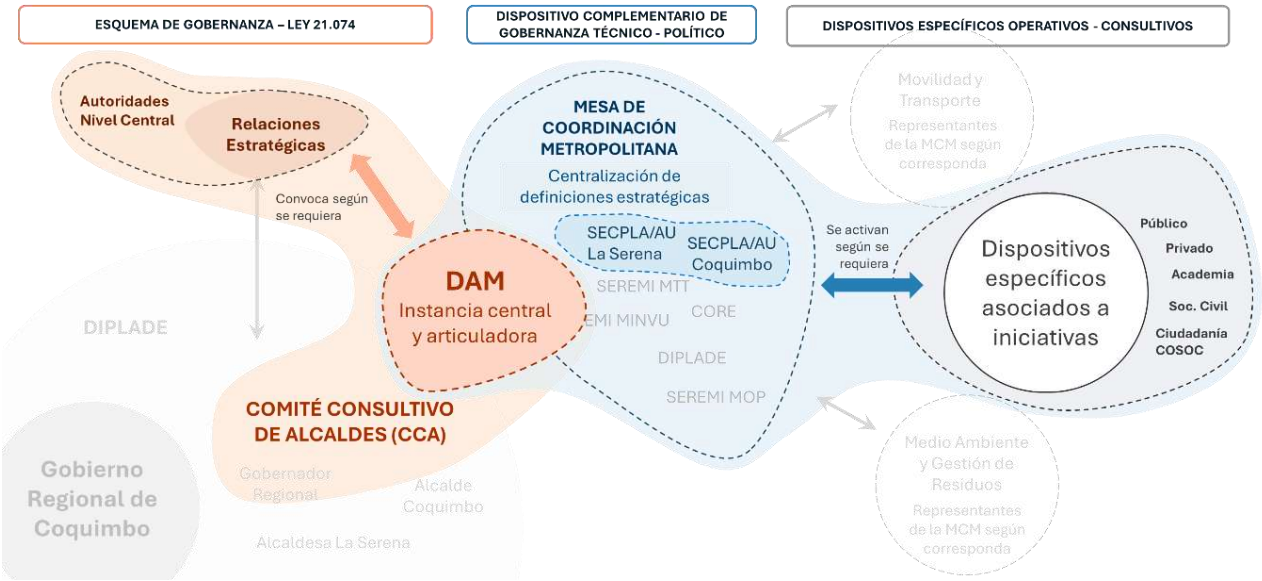
Nivel	Síntesis
Político-Estratégico	El Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM) debe posicionarse como un núcleo que centralice los flujos de comunicación y las articulaciones necesarias, tanto en el trabajo sectorial como en coordinaciones con las autoridades. Para ello debe evitar lógicas que mantengan sectorizados los trabajos de escala metropolitana; dar seguimiento a los acuerdos; gestionar encuentros para la definición de temas prioritarios con equipos técnicos municipales; dar soporte al CM con las relaciones estratégicas, con autoridades del nivel central; activar los dispositivos específicos operativos-consultivos; diseñar y proponer agendas temáticas.
Técnico-Político	La Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), como dispositivo complementario de gobernanza, debe consolidarse como el principal espacio de discusión y toma de definiciones estratégicas para el desarrollo futuro del área metropolitana, generando una composición mixta entre equipos técnicos y autoridades sectoriales; definir y abordar los temas de interés/escala metropolitana; acercamiento a otros actores estratégicos públicos, privados o del sector civil; las definición tendrán que velar por el bien metropolitano, alineadas con los diagnósticos de los municipios e integradas con otros procesos de escala mayor.
Operativo-Consultivo	Los dispositivos específicos de gobernanza serán instancias de coordinaciones específicas (operativas o consultivas), según las tipologías de proyectos, iniciativas o cuestiones de escala metropolitana. Esto considera que el sector privado sea convocado para temas puntuales; las autoridades del nivel central u otras serán parte de un dispositivo específico canalizadas por el DAM; los dispositivos se activarán en la medida que las planificaciones o implementaciones de proyectos o iniciativas lo requieran; las relaciones

[79] Para revisar el detalle de lo comentado durante la dinámica del Taller, revisar Anexo del Proceso Participativo E2, Taller N°2

Nivel	Síntesis
	con el sector civil deben considerarse transversalmente en los dispositivos específicos.

Fuente: IDOM

Ilustración 275 Síntesis de aportes al esquema general del modelo

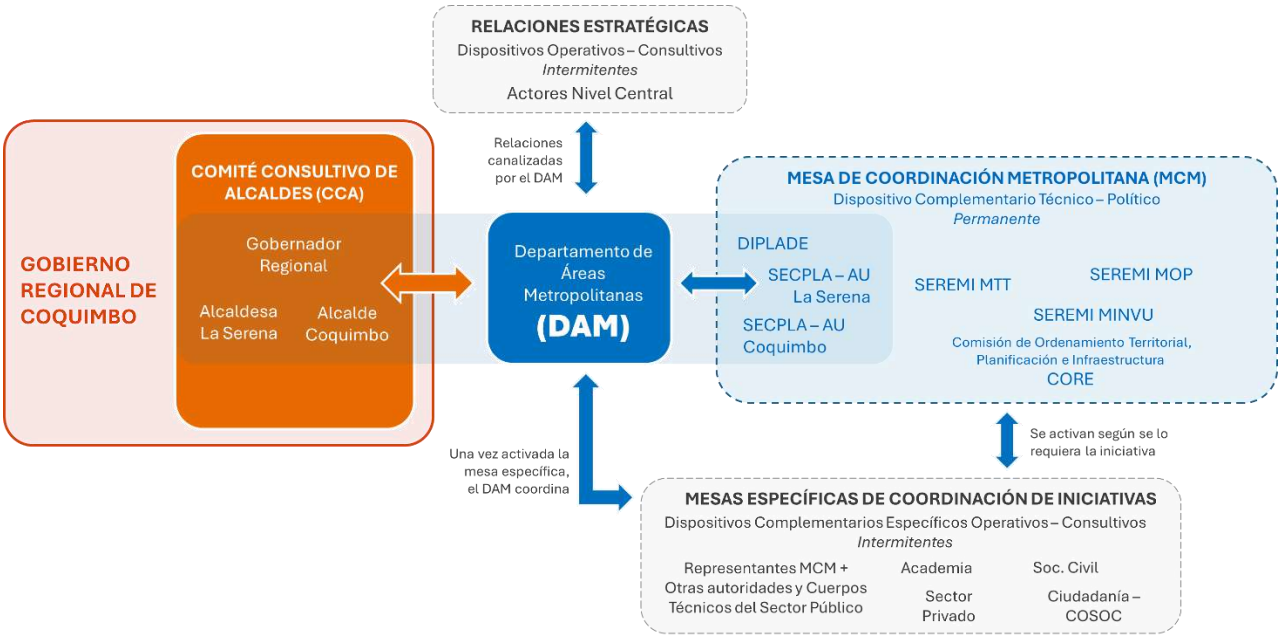


Fuente: IDOM

A partir de lo recogido en el taller, se reestructuró el esquema general y actores involucrados. Como resultado, se observa el énfasis en el DAM como eje central y articulador de las distintas instancias de coordinación. A su vez, las relaciones estratégicas pasan a articularse a través de la DAM y a estar compuestas exclusivamente por autoridades del nivel central.

Por su parte, la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), articulada con el DAM, permite la activación de un dispositivo operativo-consultivo por cada proyecto o iniciativa metropolitana mediante una Mesa Específica de Coordinación, la cual incluirá representantes de la MCM u otras autoridades del sector público, academia, sociedad civil, sector privado y COSOC. Una vez constituida dicha mesa, esta podrá ser articulada directamente desde la DAM.

Ilustración 276 Modificación al esquema general del modelo



Fuente: IDOM

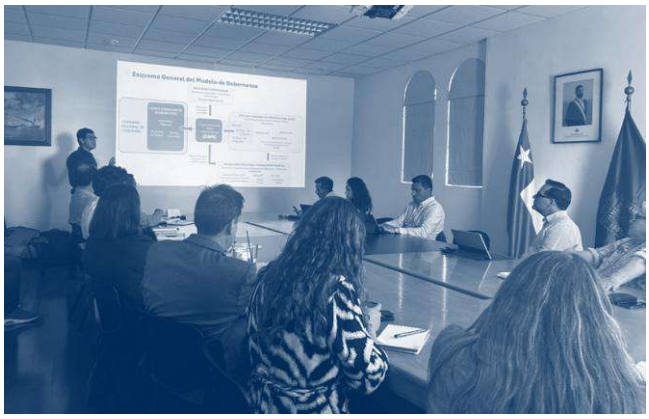
4.2.5.3. Taller N°3: Presentación Propuesta Modelo de Gobernanza

Fecha	Jueves 08 de enero 2026
Hora	15:00 a 17:00
Lugar	Salón Prat – Edificio del Gobierno Regional de Coquimbo
Asistentes	19 asistentes

El Taller N°3 tuvo como objetivo presentar la propuesta del Modelo de Gobernanza, abordando la Fórmula Corporativa, el Esquema General del Modelo, su Estructura Organizacional de Actores de las distintas instancias de coordinación, los Flujogramas de información y toma de decisiones, Instrumentos de Planificación y Gobernanza Metropolitana y, por último, los Hitos de Arranque del Modelo. Todo ello fue elaborado a partir de los resultados obtenidos en el Taller N°2 virtual.

Durante el desarrollo del Taller N°3, los actores convocados realizaron comentarios, observaciones y reflexiones que permitieron validar, ajustar y fortalecer la propuesta. Estos aportes fueron integrados en la versión final del Modelo de Gobernanza de La Serena-Coquimbo, presentada en el capítulo 7 del presente informe. La retroalimentación del taller contribuyó a

Ilustración 277 Registro Taller N°3



Fuente: IDOM

Síntesis de Resultados

Los aportes proporcionados por los asistentes al taller presencial se sistematizaron y analizaron en función de identificar los aspectos más relevantes que modificarían el Esquema General del Modelo de Gobernanza, los Flujogramas de solicitud de información y tomas de decisiones, e Hitos de Arranque para el AM LS-CQ. Estos se resumen a continuación, por temática:

Tabla 170 Síntesis de resultados de aportes a los componente del modelo de gobernanza

Componente	Síntesis Comentarios/Reflexiones
General	• El financiamiento constituye un desafío importante tanto para la disponibilidad como para la asignación de recursos. Si bien el Artículo 104 septies de la Ley menciona que se podrá habilitar un instrumento presupuestario, no se estipulan lineamientos legales que indiquen los mecanismos de gestión y control de los recursos una vez que son asignados.
Estructura Organizacional de Actores	• Es importante definir quién convoca a los actores que son parte de las instancias de coordinación en los distintos niveles. • Se sugiere cambiar la denominación de "Mesa" del dispositivo complementario específico del nivel consultivo-operativo. • Se sugiere incorporar al Delegado Presidencial en el esquema general del modelo de gobernanza, debido a que constituye un rol estratégico dado que es quien coordina y comanda a las SEREMIs. Por esto, se acuerda integrarlo en la instancia de "Relaciones Estratégicas" del nivel operativo-consultivo. • Se espera que el Comité Metropolitano no sea la única instancia del modelo de gobernanza que formule propuestas de inversiones en el Área Metropolitana, considerando que existen actores sectoriales con un rol directo en la ejecución y priorización de proyectos.

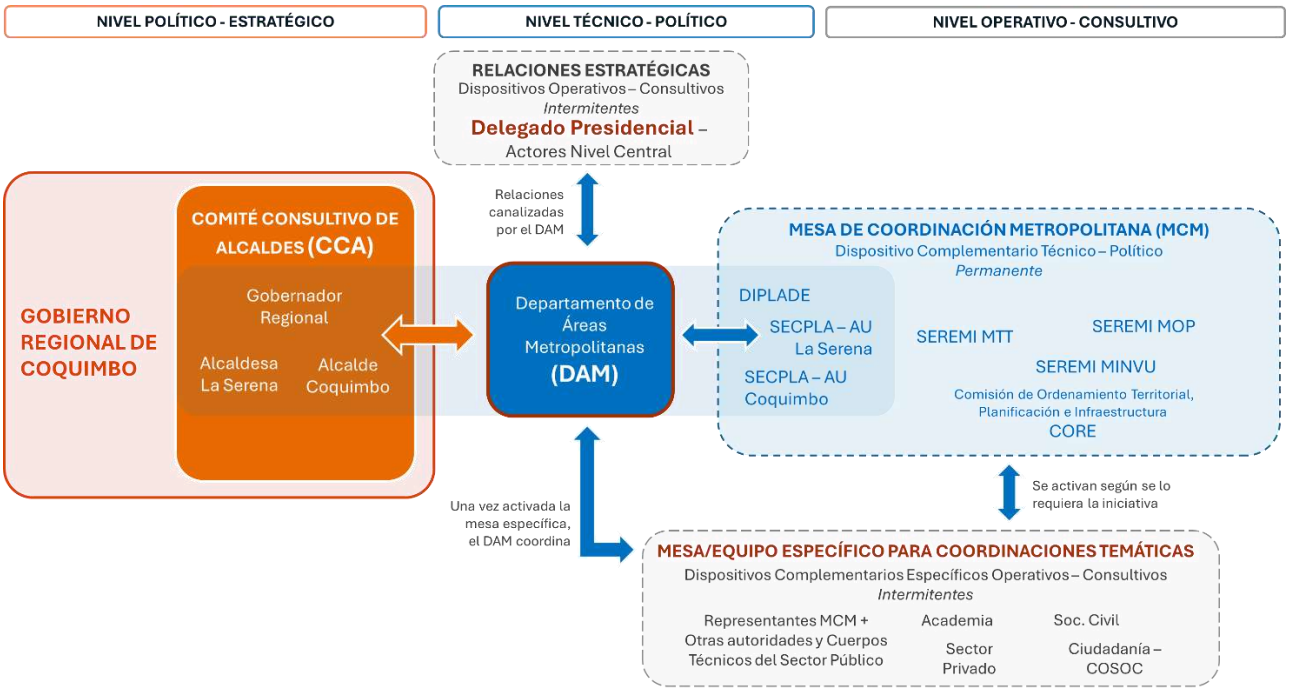
Componente	Síntesis Comentarios/Reflexiones
Flujogramas de solicitud de información tomas de decisiones	• El Departamento de Área Metropolitana (DAM) constituye un rol articulador y estratégico en la propuesta del modelo de gobernanza. Este es el encargado de canalizar las solicitudes de información y tomas de decisión, provenientes de una solicitud o consulta, para luego dirigir y convocar a la instancia o actor estratégico que corresponda.
Hitos de Arranque	• Se recomienda que el Acuerdo Metropolitano sea una instancia que se actualice periódicamente para renovar compromisos, reforzar voluntades políticas y mantener la continuidad de la acción pública más allá de los ciclos políticos. • Se aclara que, en el nivel técnico-político, el DAM ya se encuentra conformado. • Se reconoce como prioritario en el AM LS-CQ que el Plan de Transporte Urbano Metropolitano se elabore en el corto plazo.

Fuente: IDOM

A partir de lo recogido en el taller, y en respuesta a los comentarios y reflexiones realizados, se generan dos cambios en la propuesta del modelo de gobernanza: 1) En el Esquema General y Estructura Organizacional de Actores; y, 2) Hitos de Arranque.

En primer lugar, respecto al esquema general del modelo de gobernanza, en el nivel técnico-político se precisa dentro de las funciones del DAM, que éste es quien debe convocar a actores estratégicos para la realización de las instancias de coordinación en los distintos niveles; y que aquellos actores que integren la MCM podrán socializar, compartir y/o formular propuestas de inversiones. Por su parte, en el nivel consultivo-operativo, se integra como actor en la instancia de relaciones estratégicas al Delegado Presidencial, quien actuará en conjunto con otros actores del nivel central que sean convocados; a su vez, se precisa el dispositivo complementario específico siendo denominado "Mesas Específicas para Coordinaciones Temáticas", entendiendo que esto constituye un grupo específico de actores institucionales, de la sociedad civil, del sector privado y/o academia para tratar temas relacionados a una iniciativa metropolitana.

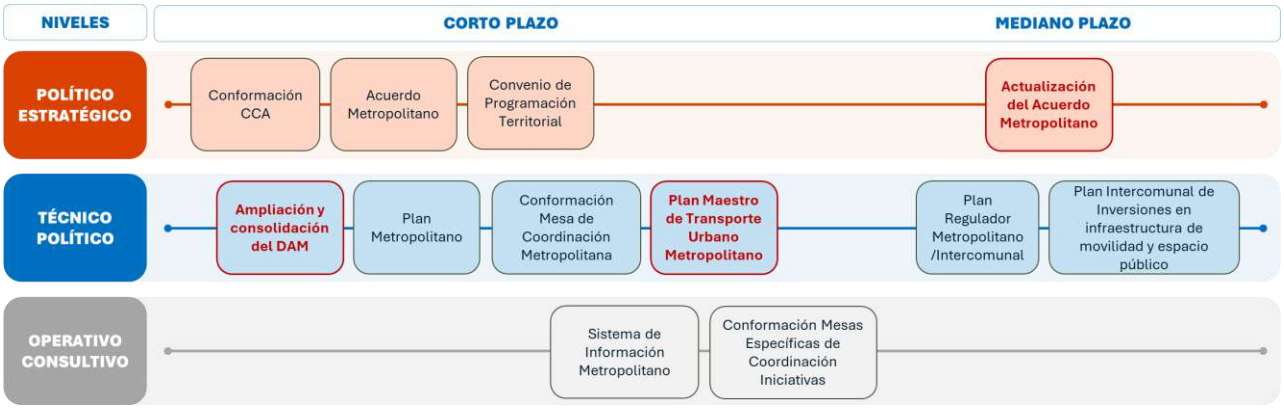
Ilustración 278 Modificaciones al Esquema General del Modelo de Gobernanza



Fuente: IDOM

En segundo lugar, se ajustó la propuesta y ubicación de los hitos de arranque del modelo de gobernanza en el corto y mediano plazo. En el nivel político-estratégico, se incorpora como recomendación que el Acuerdo Metropolitano cuente con un proceso de actualización en el mediano plazo, reiterándose por cada ciclo político. En el nivel técnico-político, se precisa que en el corto plazo es necesario ampliar y consolidar el equipo del DAM, además de priorizar la elaboración del Plan de Transporte Urbano Metropolitano.

Ilustración 279 Modificaciones a los Hitos de Arranque



Fuente: IDOM

4.3. Etapa 3

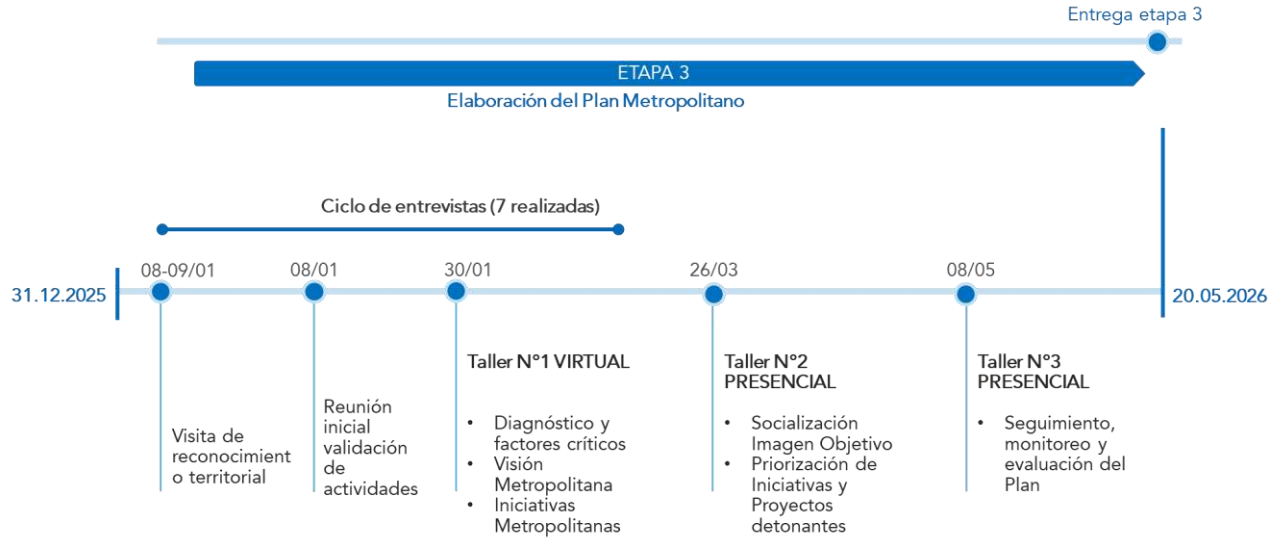
El proceso participativo constituye un componente fundamental para complementar el diagnóstico territorial y apoyar la construcción del Plan Metropolitano del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo (AM LS-CQ). Su propósito principal fue generar información primaria desde los propios territorios, incorporando las perspectivas de actores institucionales y locales vinculados al desarrollo del área metropolitana.

A través de estas instancias se buscó recoger percepciones, experiencias de gestión y observaciones territoriales que permitieran enriquecer el diagnóstico, avanzar en la construcción de la visión metropolitana e identificar posibles iniciativas de carácter metropolitano. De este modo, el proceso participativo contribuye a fortalecer una construcción del plan de carácter colectivo, contextualizada y respaldada por los actores del territorio.

4.3.1. Metodología de Actividades Participativas

El proceso participativo se estructuró a partir de distintas instancias de levantamiento y validación de información, orientadas a recoger insumos desde actores institucionales y territoriales relevantes para el Área Metropolitana. Entre estas instancias se consideraron el reconocimiento territorial, entrevistas con actores clave y la realización de talleres participativos, los cuales permitieron complementar el diagnóstico territorial, avanzar en la construcción de la visión metropolitana e identificar posibles iniciativas de carácter metropolitano.

Ilustración 280 Esquema de actividades participativas



Fuente: IDOM

Estas actividades fueron llevadas a cabo de manera presencial y virtual, mediante presentaciones expositivas, generación de espacios de diálogo y mesas de trabajo temáticas.

El detalle de cada actividad, correspondiente a reportes y/o actas, listado de asistencia y convocatorias, se puede revisar en Anexos del Proceso Participativo Etapa 3.

4.3.2. Validación de Actividades

Fecha	8 y 9 de enero de 2026
Hora	09:00 a 16:00
Lugar	Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo
Asistentes	Equipo Consultor

La propuesta metodológica fue presentada a la contraparte técnica mediante una presentación ejecutiva enviada el 8 de enero de 2026, instancia en la cual se expusieron las actividades previstas para el desarrollo de la etapa, así como sus objetivos y alcances. Posteriormente, esta propuesta fue revisada y validada por la contraparte técnica, constituyendo el marco metodológico para la implementación de las actividades participativas consideradas en esta etapa.

En dicha instancia se presentaron y sometieron a revisión los principales componentes del proceso participativo, con el objetivo de recoger observaciones y ajustar los enfoques propuestos antes de su implementación, estos fueron:

- **Reconocimiento territorial:** Se propuso la realización de un recorrido territorial orientado a identificar en terreno las principales zonas de interés y dinámicas relevantes del área metropolitana, organizadas por temática. Esta actividad se planificó iniciando en la comuna de La Serena y continuando posteriormente en la comuna de Coquimbo.
- **Pauta de entrevistas:** Se presentó una propuesta preliminar de preguntas para las entrevistas con actores institucionales, con el objetivo de recoger observaciones de la contraparte técnica respecto de su pertinencia, así como posibles ajustes, incorporación de nuevas preguntas u omisión de aquellas consideradas menos relevantes.
- **Enfoque del Taller N°1 del Plan Metropolitano:** Se expusieron las primeras orientaciones para el desarrollo del taller participativo, considerando los antecedentes del diagnóstico preliminar, los alcances de la etapa y la información levantada a partir de las entrevistas iniciales.

4.3.3. Reconocimiento Territorial

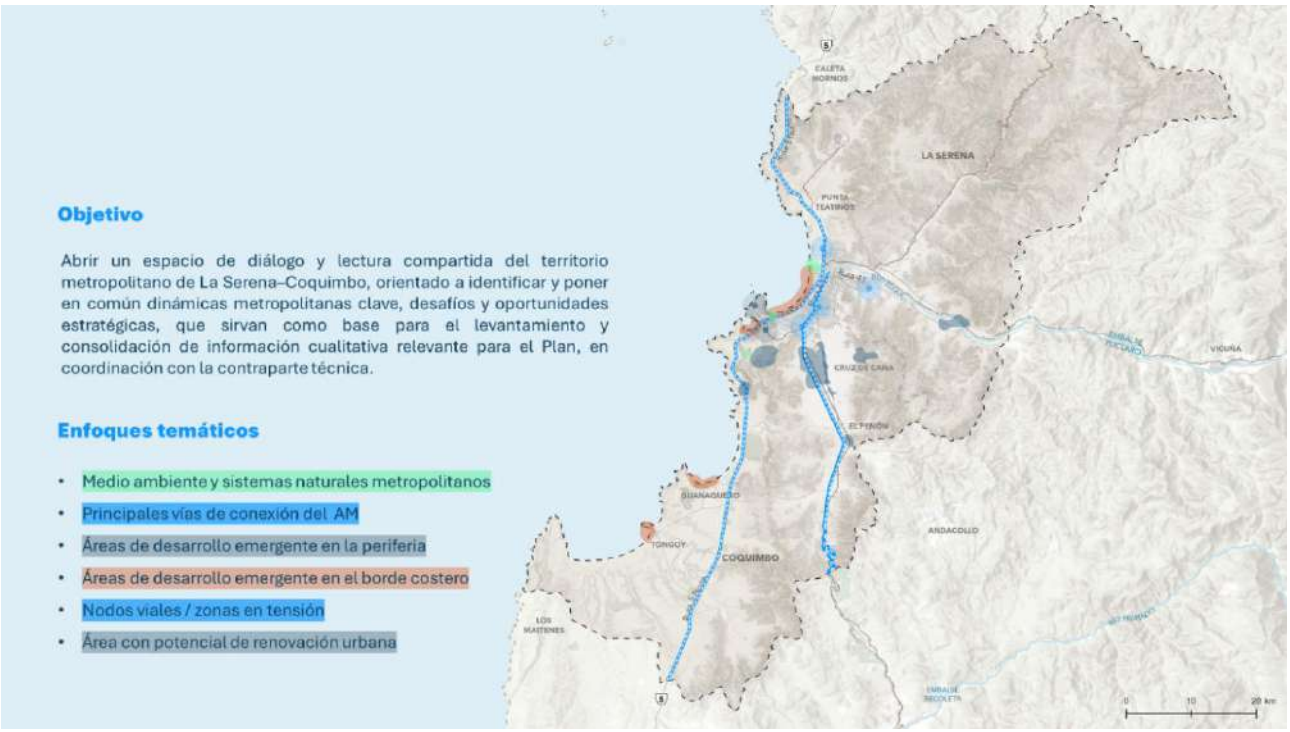
Fecha	8 y 9 de enero de 2026
Hora	09:00 a 16:00
Lugar	Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo
Asistentes	Equipo Consultor

El reconocimiento territorial realizado los días 8 y 9 de enero de 2026 permitió complementar el diagnóstico preliminar del Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo mediante una lectura directa del territorio. La actividad facilitó la identificación de dinámicas metropolitanas relevantes, así como de desafíos y oportunidades que contribuyen a orientar la construcción de la visión metropolitana y la definición de iniciativas estratégicas.

4.3.3.1. Recorrido

El recorrido se organizó de tal manera que permitió identificar las dinámicas metropolitanas clave, desafíos y oportunidades estratégicas, enfocado en abarcar diferentes temáticas, tales como: medio ambiente y sistemas naturales metropolitanos, vías de conexión, áreas de desarrollo emergente en la periferia y el borde costero, nodos viales y áreas con potencial de renovación.

Ilustración 281 Reconocimiento Territorial



Fuente: IDOM

A partir de los registros obtenidos durante el recorrido, se identificaron los siguientes ámbitos clave.

Medio ambiente y sistemas naturales metropolitanos

El reconocimiento territorial permitió constatar la relevancia de los sistemas naturales estructurantes del área metropolitana, particularmente el sistema de quebradas, humedales, borde costero y cuencas hidrográficas, que cumplen funciones ambientales estratégicas para el territorio.

Estos sistemas cumplen un rol fundamental en la regulación ambiental, la conectividad ecológica y la provisión de servicios ecosistémicos, pero también presentan presiones derivadas de procesos de urbanización y expansión urbana. En este sentido, se identifica la necesidad de avanzar hacia una planificación que incorpore la infraestructura verde y la protección de los sistemas naturales como elementos estructurantes del desarrollo metropolitano.

Ilustración 282 (1)Humedal Rio Elqui,(2) Humedal El Culebrón y (3) Parque Gabriel Coll

Fuente: IDOM

Conectividad metropolitana y nodos de tensión

Durante el recorrido se identificaron diversos ejes estructurantes de movilidad que articulan el funcionamiento del área metropolitana, destacando los principales corredores de conexión entre La Serena y Coquimbo.

Sin embargo, también se observaron nodos de tensión asociados a la congestión vehicular, discontinuidades en la infraestructura y conflictos entre distintos modos de transporte, particularmente en zonas de alta concentración de actividades urbanas. Estos elementos evidencian la necesidad de fortalecer una planificación metropolitana integrada de la movilidad, que considere tanto la conectividad intercomunal como la mejora de los sistemas de transporte.

Ilustración 283 Fotografías de Principales Vías de Conexión del AM y Nodos de Tensión

Fuente: IDOM

Áreas de desarrollo emergente en la periferia

El recorrido territorial permitió identificar zonas de expansión urbana en sectores periféricos, donde se observan procesos de urbanización reciente asociados principalmente al desarrollo residencial.

Estas áreas presentan desafíos vinculados a la provisión de infraestructura, equipamientos y servicios urbanos, así como a su adecuada integración con el sistema urbano existente. En este contexto, se reconoce la importancia de orientar estos procesos de crecimiento mediante instrumentos de planificación que permitan consolidar un desarrollo urbano más equilibrado y articulado a escala metropolitana.

Ilustración 284 Fotografías de (1) Algarrobito, (2) y (3) Cruz de Caña

Fuente: IDOM

Dinámicas de desarrollo en el borde costero

El borde costero del área metropolitana se configura como uno de los espacios estratégicos para el desarrollo urbano, turístico y recreativo, concentrando diversas actividades económicas y sociales.

No obstante, el reconocimiento territorial permitió identificar tensiones asociadas al uso del suelo, la presión inmobiliaria y la necesidad de compatibilizar el desarrollo urbano con la protección del paisaje y los ecosistemas costeros. En este sentido, se destaca la importancia de avanzar hacia una gestión integrada del borde costero que considere su carácter metropolitano.

Ilustración 285 (1) Sector La Herradura, (2) Sector de Totoralillo y (3) Sector de Tongoy

Fuente: IDOM

Áreas con potencial de renovación urbana

El recorrido permitió también reconocer sectores con potencial para procesos de renovación o reactivación urbana, particularmente en áreas consolidadas que presentan subutilización de suelo o deterioro urbano.

Estos sectores representan oportunidades para impulsar proyectos de regeneración urbana, que permitan mejorar la calidad del espacio público, fortalecer la integración urbana y promover un uso más eficiente del suelo dentro del área metropolitana.

Ilustración 286 Fotografías del sector de La Pampilla

Fuente: IDOM

4.3.4. Entrevistas con Representantes de Organismos Claves

En el marco de un enfoque participativo para generar información primaria desde los propios territorios del AM LS-CQ, se realizaron entrevistas con representantes de organismos clave con el objetivo de recoger desafíos, oportunidades y visiones para el desarrollo metropolitano. Esta información permitió complementar el diagnóstico, identificar factores críticos, aportar insumos relevantes para la construcción de la visión y la definición de iniciativas de escala metropolitana.

Para la convocatoria se consideró un universo de actores institucionales con competencia o incidencia en el territorio metropolitano, las entrevistas se desarrollaron mediante una pauta semiestructurada que permitió orientar la conversación en torno a los principales temas del plan, manteniendo a su vez la flexibilidad necesaria para profundizar en aspectos relevantes según la experiencia de cada institución.

1. **Propuesta de actores a entrevistar**, validada por la contraparte técnica para asegurar la inclusión de instituciones relevantes.
2. **Definición de la metodología**, que consistió en diseñar las preguntas orientadoras y los ejes temáticos que guiarían las conversaciones.
3. **Ejecución de las entrevistas**, llevadas a cabo de manera virtual y presencial según la disponibilidad de los participantes.

4.3.4.1. Entrevistas Realizadas

La convocatoria para las entrevistas estuvo dirigida al Gobierno Regional (GORE), las Ilustres Municipalidades de Coquimbo y La Serena, además de la Secretaría Regional Ministerial (SEREMI), que incluye los ministerios MOP, MINVU y MTT. Entre los meses de enero y febrero se efectuaron 7 entrevistas semiestructuradas a los siguientes actores:

Tabla 171 Seguimiento de Entrevistas

N°	Institución	Nombre	Cargo	Fecha
1	DIPLADE- GORE COQUIMBO	César Gómez Cáceres	Jefe DIPLADE	20-02-2026
		Paula Martínez Vega	Encargada DAM DIPLADE	
2	IM Coquimbo	Carlos Opaso Serendero	SECPLAN de Coquimbo	27-01-2016
		Claudia Maturana	Asesora Urbanista	
3	IM La Serena	Abel Espinosa	SECPLAN de La Serena	09-02-2026
		Lyzette Gyorgy	Asesora Urbanista	
		Marcela Soto	Profesional Asesoría Urbana	
4	SEREMI MOP Coquimbo	Javier Sandoval Guzmán	Secretario Regional Ministerial	04-02-2026
		Gerson Soto Vergara	DIRPLAN MOP	
5	SEREMI MINVU Coquimbo	José Manuel Peralta León	Secretario Regional Ministerial	18-02-2026
		Pablo Yáñez	Jefe DDU SEREMI MINVU	
6	SEREMI MTT Coquimbo	Alejandra Mauriera Flores	Secretario Regional Ministerial	17-02-2026
7	Consejo Regional – GORE Coquimbo	Denis Cortés Vargas	Consejero Regional. Presidente Comisión de Ordenamiento Territorial	26-01-2016
		Francisco Corral Macias	Consejero Regional. Vicepresidente Comisión de Ordenamiento Territorial	
		Carlos Sáez	Profesional de soporte / Contacto	

Fuente: IDOM

Cada entrevista siguió una pauta flexible de 8 preguntas que responden a cuatro bloques:

Tabla 172 Estructura de entrevista

Estructura temática	Preguntas
Escala Metropolitana: Identificación de desafíos, oportunidades y criterios de impacto metropolitano.	1. ¿Qué desafíos u oportunidades socio territoriales identifica como prioritarios en el Área Metropolitana de La Serena - Coquimbo? 2. En su opinión, ¿Qué características debiera tener un problema o proyecto para que sea considerado de escala Metropolitana?

Estructura temática	Preguntas
Planificación Territorial: brechas e instrumentos complementarios de gestión territorial.	3. Además del Plan Metropolitano, ¿Qué otro tipo de instrumento de planificación estratégica cree que es necesario en el AM LS-CQ para planificar de forma más eficiente el territorio?
Visión e Identidad Territorial: conceptos estratégicos y ámbitos de coordinación metropolitana.	4. ¿Qué temáticas o conceptos del ámbito urbano y rural considera más representativos para construir la visión del Plan Metropolitano? 5. ¿Cuáles de estas temáticas o conceptos cree que representan desafíos de coordinación metropolitana? ¿Por qué?
Iniciativas Metropolitanas: proyectos estratégicos, barreras de implementación e iniciativas con impacto territorial.	6. ¿Qué iniciativas estratégicas cree necesarias para abordar temas clave como movilidad, borde costero, áreas verdes, residuos sólidos, equipamientos, u otros temas relevantes? 7. ¿Qué obstáculos institucionales, normativos o de coordinación identifica que pueden afectar, o han afectado, la implementación de proyectos de escala metropolitana? 8. ¿Qué proyectos en ejecución o en cartera identifica en el AM LS-CQ con potencial de tener un impacto territorial de escala metropolitana?

Fuente: IDOM

4.3.4.2. Sistematización de entrevistas

A partir de las entrevistas realizadas, se realizó una sistematización cuyo objetivo fue identificar patrones, temáticas en común, conceptos relevantes en los discursos de las y los entrevistados, para generar información que aporte valor específico y atingente a la identificación de factores críticos, la construcción de la visión y la definición de iniciativas de escala metropolitana.

Ilustración 287 Flujo metodológico para la sistematización

Fuente: IDOM

Registro de las entrevistas: consiste en respaldos audiovisuales (videos), transcripciones completas y un acta elaborada con las respuestas a cada pregunta (sin transcribirlo de forma literal), preservando los contenidos esenciales del discurso.

- **Codificación**: revisión de las actas para identificar las frases, ideas y conceptos más relevantes de cada pregunta y bloque.

- **Categorización**: permite pasar de códigos individuales a estructuras conceptuales más amplias para interpretar los datos según los objetivos del estudio, aplicando criterios de relevancia y coherencia.
- **Sistematización:** elaboración de síntesis por bloque de preguntas identificando ideas fuerzas, conceptos y hallazgos clave.
- **Interpretación analítica:** los datos previamente categorizados se convierten en elementos analíticos que permiten comprender percepciones, tensiones y propuestas de los actores respecto a la gobernanza metropolitana.

4.3.4.3. Síntesis Resultados Entrevistas

A continuación, se exponen los resultados obtenidos a partir de las entrevistas a representantes de organismos clave.

Tabla 173 Análisis de los registros principales

Bloque temático	Síntesis	Conceptos clave
Sobre la Escala Metropolitana	Las respuestas evidencian preocupación por el crecimiento urbano desregulado, la fragmentación territorial y la débil planificación metropolitana en el AM La Serena–Coquimbo. Se identifican problemáticas estructurales compartidas movilidad, conectividad, seguridad hídrica y residuos que superan la escala comunal y requieren coordinación intermunicipal. Se reconoce que la formalización del Área Metropolitana constituye una oportunidad para fortalecer la gobernanza, priorizar proyectos estructurantes y avanzar hacia una gestión coordinada con programación financiera integrada y visión territorial compartida.	• Crecimiento urbano desregulado • Fragmentación territorial • Interdependencia funcional intercomunal • Gobernanza y coordinación intermunicipal • Movilidad y conectividad estructurante • Seguridad hídrica • Gestión integrada de residuos sólidos • Infraestructura verde metropolitana • Proyectos estructurantes • Programación y financiamiento coordinado • Visión metropolitana integrada
Planificación Territorial Estratégica	El Plan Metropolitano requiere complementarse con instrumentos sectoriales y estratégicos que articulen movilidad, infraestructura verde, borde costero y gestión ambiental. Se identifica una brecha en programación, financiamiento y evaluación de	• Instrumentos sectoriales complementarios • PLADECO metropolitano • Plan de Infraestructura Verde • Planes integrados de movilidad y transporte (STU / SITU) • Planificación del borde costero

Bloque temático	Síntesis	Conceptos clave
	inversiones, lo que exige fortalecer la articulación intersectorial (MINVU, MOP, MTT), crear un observatorio metropolitano y avanzar hacia una gobernanza con mayor capacidad técnica y de gestión.	• Articulación intersectorial (MINVU–MOP–MTT) • Programación financiera coordinada (GORE–ministerios) • Convenios especiales de programación • Evaluación de inversión pública con enfoque metropolitano • Observatorio metropolitano • Gobernanza y capacidad de gestión
Visión e Identidad Territorial	La visión metropolitana debe sustentarse en la identidad territorial, la protección ambiental y la integración urbano–rural, reconociendo el valor estructurante del borde costero, los sistemas naturales, el rol portuario y el patrimonio cultural. El principal desafío radica en asegurar coherencia entre la visión, la estrategia regional y los instrumentos sectoriales, fortaleciendo la gobernanza y la coordinación multinivel para traducirla en decisiones efectivas de planificación e inversión.	• Identidad territorial y patrimonio • Integración urbano–rural • Protección del paisaje y sistemas naturales • Seguridad hídrica y resiliencia climática • Equidad territorial • Movilidad integrada • Sostenibilidad y cohesión social • Fragmentación institucional y sectorial (como desafío estructural) • Gobernanza metropolitana articulada (como respuesta) • Alineación con estrategia regional • Decisiones compartidas
Iniciativas de Inversión Metropolitana	Existe consenso en avanzar hacia una planificación metropolitana estructurante que fortalezca la articulación institucional y permita orientar coherentemente las inversiones estratégicas. Se priorizan iniciativas en movilidad estructurante, infraestructura verde y gestión hídrica. Como principal barrera se identifica la fragmentación institucional y la ausencia de mecanismos financieros metropolitanos, por lo que el desafío radica en desarrollar	• Planificación metropolitana integrada • Movilidad estructurante (Av. Pacífico, Ruta 5, transporte público) • Infraestructura verde y gestión hídrica • Borde costero y conectividad urbano-portuaria • Saneamiento periurbano • Desarrollo de presupuesto metropolitano • Mecanismos de financiamiento a escala metropolitana • Gobernanza multinivel

Bloque temático	Síntesis	Conceptos clave
	instrumentos de financiamiento y priorización bajo lógica metropolitana.	• Priorización estratégica / acupuntura urbana

Fuente: IDOM

4.3.5. Síntesis Talleres

Con el objetivo de construir el Plan Metropolitano, se realizaron tres talleres, orientados a recoger insumos para avanzar hacia la definición de Lo Metropolitano, Factores Críticos, Construcción de la Visión e Iniciativas para la Cartera de Inversión, además de validar avances y presentar propuestas.

Ilustración 288 Síntesis talleres

Fuente: IDOM

A modo de síntesis, se resume a continuación los principales consensos, énfasis y aspectos críticos identificados en cada instancia. El detalle metodológico, asistentes y análisis de resultados de cada taller se puede revisar en su reporte respectivo: Anexos del Proceso Participativo Etapa 3.

4.3.5.1. Taller N°1: Inicio del Proceso y Conceptos Clave del Plan Metropolitano

Fecha	Viernes 30 de enero 2026
Hora	10:00 a 12:00
Lugar	Virtual – Microsoft Teams
Asistentes	12 Asistentes

El Taller N°1 se desarrolló el 30 de enero de 2026 en modalidad virtual, con la participación de representantes del Gobierno Regional de Coquimbo, municipalidades del Área Metropolitana y servicios públicos sectoriales.

El encuentro tuvo como objetivo presentar los avances del diagnóstico metropolitano y generar un espacio de reflexión colectiva para validar los principales desafíos del territorio y avanzar en la construcción de los componentes estratégicos del Plan Metropolitano.

La metodología del taller se estructuró en tres dinámicas participativas secuenciales, orientadas a recoger insumos para la definición de factores críticos, la formulación preliminar de la visión metropolitana y la identificación de temáticas asociadas a posibles iniciativas estratégicas.

Síntesis Dinámica N°1: Factores Críticos

La primera dinámica del taller tuvo por objetivo validar y complementar los factores críticos previamente identificados en el diagnóstico territorial del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

Ilustración 289 Síntesis Dinámica N°1 Factores Críticos

Factores Críticos

Modelo de Crecimiento Territorial y Ordenamiento de Suelo

- Crecimiento extensivo y expansión post-pandemia hacia zonas rurales.
- Parcelaciones de agrado como alternativa al déficit habitacional.
- Competencia entre vivienda permanente y segunda vivienda.
- Aumento significativo de departamentos (400% entre 2002–2017).
- Necesidad de densidades adecuadas dentro del área urbana.
- Transformar planes reguladores en herramientas de gestión, no solo normativas.
- La planificación llega tarde si no existe modelo previo de ordenamiento.
- Necesidad de priorizar el suelo urbano como eje estratégico.

Conectividad Metropolitana y Sistema de Movilidad

- Alta dependencia de la Ruta 5.
- Necesidad de mejorar rutas internas entre La Serena y Coquimbo.
- Brechas de accesibilidad hacia sectores rurales y productivos.
- Impacto logístico del puerto en transporte, seguridad vial y congestión.
- Necesidad de analizar conectividad de áreas productivas.
- Movilidad reconocida como elemento estructurante del sistema.
- Importancia de la infraestructura verde como parte del espacio público.
- Falta de espacios interurbanos de calidad que integren ambas comunas.

Infraestructura Estratégica y Conflicto Territorial

- Conflicto relacionado con Panul (tema político y social complejo).
- Dificultad de localizar infraestructura estratégica.
- Rechazo comunitario en contexto de dispersión.
- Dificultad de conciliar desarrollo económico con ocupación irregular.
- Conflictos en sectores como Pan de Azúcar y El Peñón.
- Necesidad de coordinar con ministerios estratégicos.
- Desafío de conciliar planificación territorial con desarrollo productivo.

Gestión Ambiental, Riesgos y Entorno Rural

- Humedales cuentan con protección legal, pero presentan déficit de gestión.
- Problemas de administración en espacios privados.
- Ocupación irregular de quebradas (basurales y asentamientos).
- Fragmentación del paisaje por plantas fotovoltaicas.
- Necesidad de instrumentos de gobernanza territorial más flexibles.
- Presión sobre suelo rural genera problemas de servicios y planificación.
- Reconocer conflictos de gestión, fiscalización y ocupación irregular.

Gobernanza Metropolitana y Coordinación Intersectorial

- Fragmentación en la toma de decisiones.
- Necesidad de coordinación con MOP, Transporte y otros servicios.
- Ajustar medidas a competencias reales del GORE.
- Incorporar brechas en servicios aunque no sean competencia directa.
- El diagnóstico debe ser completo, pero la gestión debe ser realista.
- Necesidad de gobernanza metropolitana para conciliar desarrollo y dispersión.

Dinámicas Estacionales y Territorios Turísticos

- No equiparar Las Tacas, Puerto Velero y Playa Blanca con áreas urbanas consolidadas.
- Priorizar condominios en Tongoy y Guanaqueros.
- Diferenciar condominios turísticos de parcelaciones irregulares.
- Presión estacional que duplica demanda de agua e infraestructura.
- Plan Intercomunal identifica sitios periurbanos turísticos que requieren gestión asociada.
- Incorporar variable estacional en el diagnóstico.

Fuente: IDOM

Los aportes de los participantes evidenciaron que los principales desafíos del territorio responden a **problemáticas estructurales asociadas a la gestión del crecimiento urbano, la coordinación institucional y la presión sobre los sistemas naturales y la infraestructura metropolitana.**

Asimismo, se destacó la importancia de considerar las dinámicas estacionales asociadas al turismo, particularmente en balnearios y zonas costeras, las cuales generan aumentos significativos en la demanda de servicios e infraestructura durante periodos específicos del año.

Síntesis Dinámica N°2: Construcción de la Visión del AM LS-CQ

La segunda dinámica del taller se orientó a levantar ideas fuerza para la construcción de la visión del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo, distinguiendo los componentes asociados al "**¿qué?**" (resultados esperados) y al "**¿cómo?**" (condiciones necesarias para materializar la visión).

Ilustración 290 Síntesis Dinámica N°2 Construcción de la visión

Fuente: IDOM

Los aportes de los participantes evidencian que la visión metropolitana debe construirse a partir de la identidad territorial y la complementariedad histórica entre La Serena y Coquimbo, reconociendo las características propias del territorio y su rol dentro de la región. Entre los principales elementos señalados destacan:

- La necesidad de avanzar hacia un modelo de desarrollo territorial metropolitano integrado, que supere la fragmentación funcional entre ambas comunas.

- La importancia de priorizar el bienestar y la calidad de vida de las personas como objetivo central de la planificación territorial.
- El reconocimiento del valor paisajístico y ambiental del territorio, incluyendo el borde costero, los sistemas naturales y los paisajes del valle.
- La relevancia de fortalecer la identidad histórica y cultural del territorio, asociada a su patrimonio, su relación con la minería y su desarrollo urbano histórico.
- La necesidad de avanzar hacia un territorio sostenible y resiliente, capaz de integrar desarrollo económico, innovación tecnológica y protección ambiental.

Síntesis Dinámica N°3: Iniciativas Metropolitanas

La tercera dinámica del taller tuvo por objetivo avanzar en la definición preliminar de criterios y temáticas para la construcción de una cartera de iniciativas metropolitanas vinculadas a los factores críticos del territorio.

Ilustración 291 Síntesis Dinámica N°3 Construcción de las Iniciativas

Fuente: IDOM

A partir de los comentarios levantados, se identifican los siguientes elementos relevantes:

¿Qué debe tener una iniciativa para ser metropolitana?

- **Enfoque estructurante y no sectorial:** debe abordar problemáticas sistémicas, articular múltiples factores críticos y contribuir al modelo territorial definido en la visión.
- **Escala supracomunal:** generar impactos en ambas comunas, integrando áreas urbanas y rurales y considerando dinámicas estacionales y presiones territoriales diferenciadas.
- **Coherencia con instrumentos vigentes**: alinearse con el PRI, planes reguladores y estudios sectoriales, priorizando la articulación y ordenamiento de iniciativas existentes.
- **Factibilidad institucional y gobernanza:** ajustarse a las competencias reales del nivel metropolitano y requerir coordinación efectiva con ministerios estratégicos, incorporando mecanismos periódicos de revisión.
- **Carácter dinámico y adaptable:** configurarse como una cartera estratégica y flexible, con revisión periódica de prioridades, evitando una lógica rígida de listado.

¿Qué líneas de iniciativas permiten abordar los factores críticos?

- **Movilidad y conectividad estructurante:** reducción de dependencia de la Ruta 5, fortalecimiento de conexiones transversales, integración puerto–ciudad y priorización del transporte público.
- **Gestión hídrica y resiliencia climática:** agua como eje estratégico, gestión de riesgos y adaptación al cambio climático incorporadas transversalmente en la cartera.
- **Residuos sólidos e infraestructura estratégica**: soluciones estructurales a conflictos territoriales y localización anticipada de infraestructuras críticas.
- **Modelo de desarrollo territorial:** definición explícita del modelo metropolitano, gestión integrada del borde costero y control de la expansión urbana y parcelaciones.
- **Integración urbano-territorial:** reducción de brechas de conectividad y servicios en áreas rurales y periurbanas, incorporando la variable estacional en la planificación de inversiones.

4.3.5.2. Taller N°2: Presentación de Avances Plan Metropolitano

Fecha	Jueves 26 de marzo 2026
Hora	15:00 a 17:00
Lugar	Salón O'Higgins – Edificio del Gobierno Regional de Coquimbo
Asistentes	12 Asistentes

El Taller N°2 realizado de manera presencial con la participación de actores institucionales relevantes, el encuentro se estructuró en torno a la presentación de la síntesis diagnóstica, la propuesta de visión y lineamientos estratégicos, y la cartera preliminar de iniciativas metropolitanas. A través de exposiciones técnicas y dinámicas participativas, se recogieron observaciones, comentarios y aportes que permitieron validar los factores críticos identificados, fortalecer la formulación de la visión compartida y avanzar en la depuración y coherencia de la cartera de iniciativas.

Síntesis Dinámica N°1: Diagnóstico Plan Metropolitano

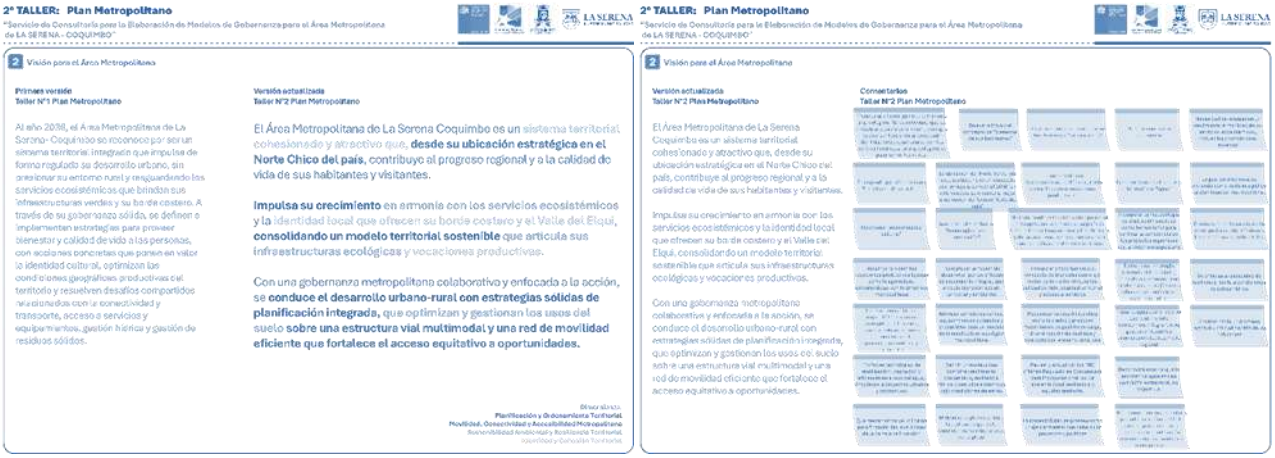
La actividad de diagnóstico del Plan Metropolitano se desarrolló como una instancia participativa orientada a recoger, contrastar y validar la percepción de actores clave respecto a las principales dinámicas, problemáticas y oportunidades del territorio metropolitano. Esta fase tuvo como objetivo complementar el análisis técnico con conocimiento local, sectorial e institucional, fortaleciendo así la comprensión integral del sistema metropolitano.

- **Reconocimiento del carácter metropolitano del territorio**, entendiendo que las principales problemáticas y oportunidades superan el ámbito comunal y requieren una mirada integrada e intercomunal.
- **Alta interdependencia funcional entre las comunas**, especialmente en materias de movilidad, empleo, acceso a servicios, equipamientos y uso de infraestructura estratégica.
- **Conectividad y transporte identificados como uno de los principales nudos críticos,** tanto por congestión y déficit de transporte público como por la necesidad de mejorar la integración territorial y reducir tiempos de desplazamiento.
- **Crecimiento urbano poco coordinado**, con presiones sobre suelo, infraestructura y servicios, y una percepción compartida de la necesidad de orientar el desarrollo hacia un modelo más compacto, equilibrado y planificado.
- **Déficit y distribución desigual de equipamientos y servicios metropolitanos**, lo que genera dependencias territoriales y sobrecarga en ciertas comunas centrales.
- **Preocupación transversal por la sostenibilidad ambiental**, incluyendo la protección de ecosistemas, la gestión del recurso hídrico, la adaptación al cambio climático y la necesidad de incorporar criterios de resiliencia en la planificación.
- **Valoración del espacio público como elemento estructurante**, reconociendo su rol en la calidad de vida, la cohesión social y la identidad metropolitana.
- **Necesidad de fortalecer la gobernanza metropolitana,** con mayor coordinación entre municipios, servicios sectoriales y el nivel regional, y con reglas claras para la toma de decisiones a escala metropolitana.
- **Importancia de contar con una visión compartida de largo plazo,** que oriente tanto las políticas públicas como la priorización de inversiones estratégicas en el territorio.

Síntesis Dinámica N°2: Visión y Lineamientos para el Área Metropolitana

La dinámica N°2 tuvo por objetivo presentar, contrastar y validar participativamente la propuesta de visión metropolitana y los lineamientos estratégicos del Plan Metropolitano, elaborados a partir de la síntesis diagnóstica previamente consensuada. Esta instancia buscó recoger observaciones, ajustes y énfasis por parte de los actores territoriales, asegurando coherencia entre los desafíos identificados y la orientación estratégica del plan.

Ilustración 292 Registro de Comentarios sobre la Visión Metropolitana



Fuente: IDOM

Durante la dinámica, se socializó la visión propuesta para el Área Metropolitana, junto con un conjunto de lineamientos estructurados por dimensiones estratégicas, los cuales fueron analizados y discutidos por los participantes. El trabajo permitió reafirmar principios asociados al desarrollo integrado del territorio, la sostenibilidad ambiental, la mejora de la conectividad y el fortalecimiento de la gobernanza metropolitana, así como ajustar el enfoque de algunos lineamientos para reflejar con mayor precisión las realidades y prioridades territoriales.

Ajustes incorporados a la Visión a partir de la dinámica:

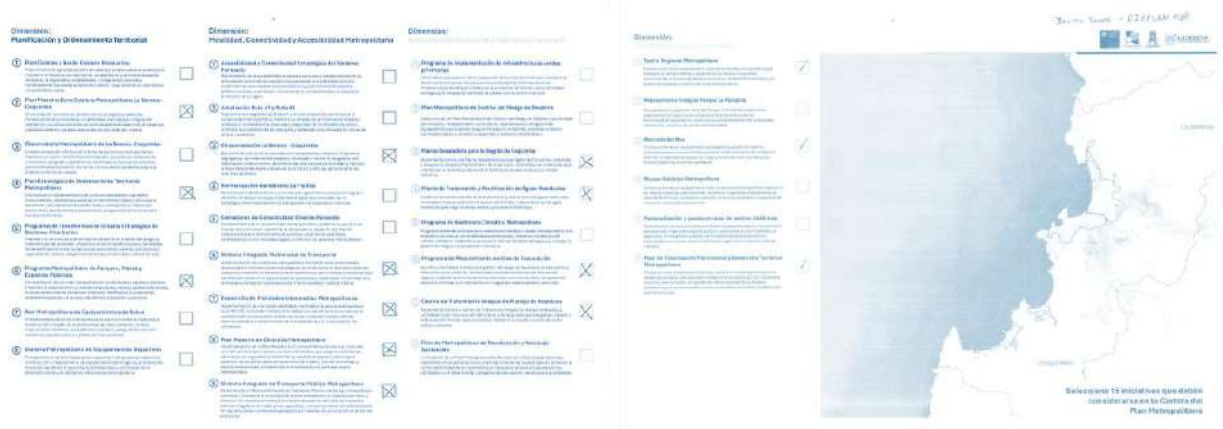
- Se incorpora explícitamente el reconocimiento del **agua como elemento estructurante del sistema territorial**, reforzando el enfoque de resiliencia hídrica.
- Se ajusta la referencia territorial a la **ubicación estratégica en el Centro Norte del país**, en reemplazo de conceptos menos pertinentes al contexto del área metropolitana.
- Se fortalece el enfoque de **sostenibilidad y servicios ecosistémicos**, integrando de manera más clara su relación con el desarrollo territorial.
- Se refuerza la **identidad territorial**, incorporando atributos propios como el borde costero y los valles transversales.

Síntesis Dinámica N°3: Cartera de Iniciativas Metropolitana

La Dinámica N°3: Cartera de Iniciativas Metropolitana consistió en la presentación y validación de una cartera preliminar construida a partir del levantamiento de antecedentes municipales, sectoriales y de procesos participativos previos. Esta cartera fue previamente filtrada según criterios de alcance metropolitano, coherencia con los lineamientos estratégicos y nivel de integración, consolidándose en 31 iniciativas orientadas a abordar los principales desafíos del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo. Durante el taller, se buscó recoger observaciones sobre su pertinencia, escala y enfoque, reforzando la relación entre iniciativas y modelo territorial.

La metodología se desarrolló mediante una dinámica participativa apoyada en un tríptico, donde los asistentes analizaron las iniciativas, evaluando su coherencia territorial, complementariedad y lógica de red. Esta instancia no tuvo como objetivo priorizar proyectos, sino levantar insumos cualitativos que permitieran ajustar, fusionar y fortalecer la cartera, contribuyendo a una propuesta más integrada, estratégica y alineada con la visión metropolitana.

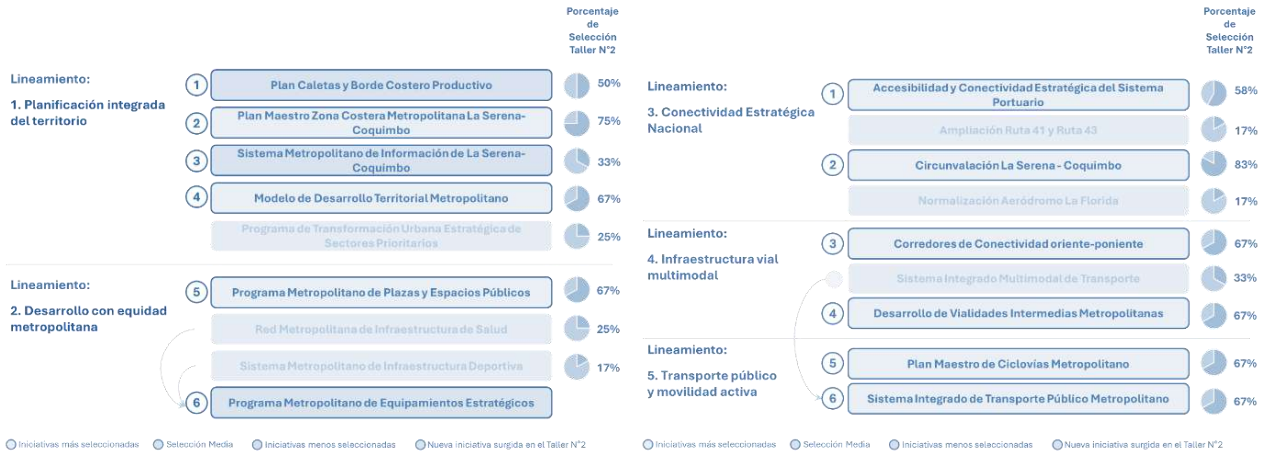
Ilustración 293 Síntesis Dinámica N°2 sobre las Iniciativas Metropolitanas

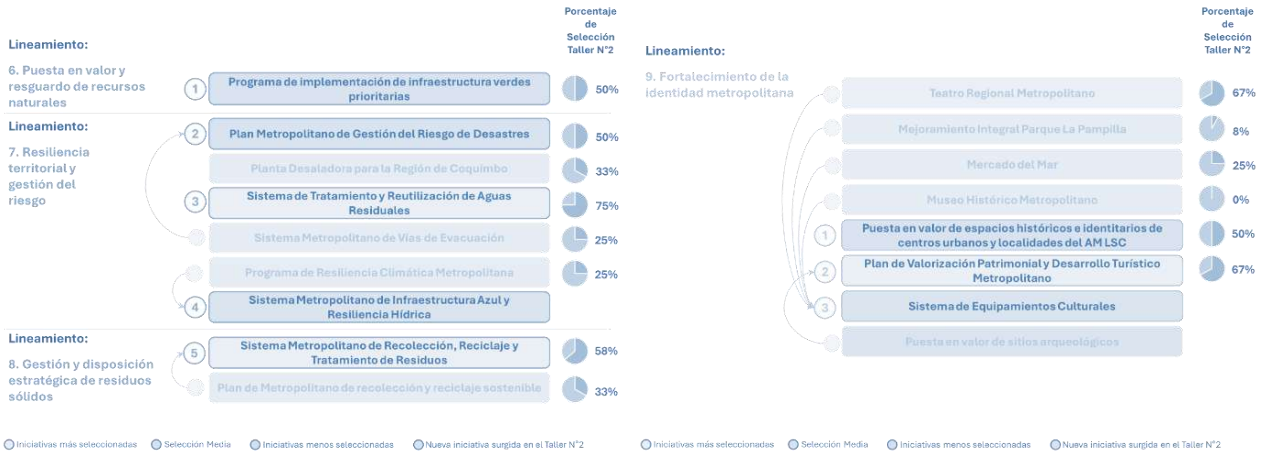


Fuente: IDOM

Con los resultados del ejercicio, la información fue sistematizada y analizada, lo que permitió depurar y jerarquizar la cartera inicial, reduciéndola de 31 a 20 iniciativas con mayor nivel de integralidad, coherencia territorial y alineación estratégica con cada lineamiento.

Ilustración 294 Cartera de Iniciativas Actualización Taller N°2





Fuente: IDOM

Síntesis Dinámica N°4: Cuestionario de Validación de Avances Plan Metropolitano

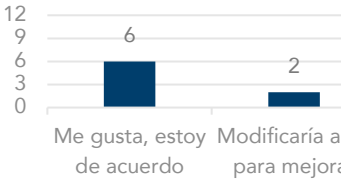
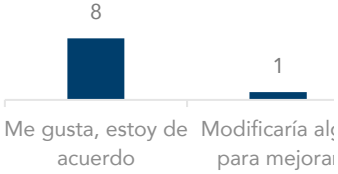
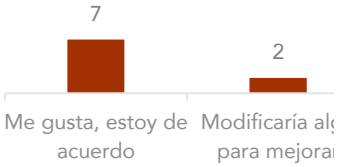
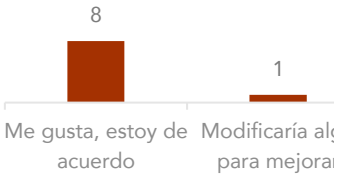
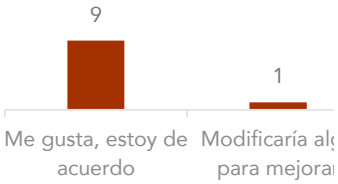
El cuestionario aplicado posterior al Taller N°2 –tras la actualización de los contenidos del plan– tuvo como objetivo recoger percepciones y retroalimentación de los actores institucionales respecto de la propuesta de visión, lineamientos y objetivos estratégicos del Plan Metropolitano, combinando preguntas cerradas (para medir el nivel de acuerdo) con preguntas abiertas, orientadas a identificar observaciones específicas. Este ejercicio permitió evaluar el grado de validación de los contenidos presentados y, al mismo tiempo, levantar aportes cualitativos que contribuyeran a precisar conceptos, mejorar la claridad de la redacción y reforzar énfasis estratégicos relevantes.

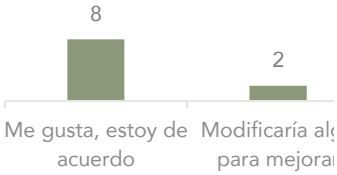
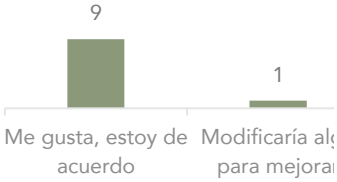
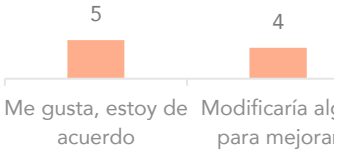
Ilustración 295 (1) Cuestionario Online de Validación y (2) Formato de pregunta sobre los Lineamientos

Fuente: IDOM

En términos generales, los resultados evidenciaron una valoración positiva de la propuesta, destacando su enfoque en gobernanza, sostenibilidad y desarrollo integral, junto con la pertinencia de los lineamientos estratégicos como base para orientar la acción metropolitana. No obstante, se identificaron ciertos ajustes necesarios, principalmente asociados a la simplificación de conceptos, la incorporación más explícita de la equidad territorial, el fortalecimiento de la gobernanza y la precisión en aspectos como la gestión de residuos y la articulación entre lineamientos, lo que permitió avanzar hacia una versión actualizada y más robusta de la propuesta.

Con el fin de sistematizar de manera estructurada los principales resultados obtenidos, a continuación se presenta una síntesis de los comentarios asociados a cada uno de los lineamientos evaluados, junto con su respectivo nivel de acuerdo registrado en el cuestionario. Esta sistematización permite identificar tanto los ámbitos con alta validación como aquellos que requieren ajustes específicos en su alcance, definición o articulación territorial.

	Lineamientos/Comentarios	Votación
1	**Planificación Integrada del Territorio** Ampliar la planificación integrada hacia una visión territorial global, incorporando un sistema metropolitano de transporte y conectividad que mejore la articulación territorial.	
2	**Desarrollo con Equidad Metropolitana** Precisar el enfoque de equidad metropolitana, incorporando el transporte público y asegurando la articulación entre equipamientos, servicios y vialidad.	
3	**Conectividad Estratégica Nacional** Incorporar el enfoque de matriz productiva junto con el impacto en sectores periféricos, fortaleciendo la conectividad, accesibilidad e integración territorial a escala metropolitana.	
4	**Infraestructura Vial Multimodal** Incorporar la resiliencia ante tsunami en las iniciativas de conectividad, fortaleciendo la red vial hacia zonas seguras.	
5	**Transporte Público y Movilidad Activa** Evaluar la articulación o reubicación del lineamiento en coherencia con el enfoque de multimodalidad del sistema de transporte.	

	Lineamientos/Comentarios	Votación
6	**Puesta en valor y resguardo de recursos naturales** Sin observaciones.	
7	**Resiliencia territorial y gestión del riesgo** Incorporar estrategias de evacuación vertical junto con el ajuste del Plan de Gestión del Riesgo, orientándolo a acciones concretas como vías de evacuación.	
8	**Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos** Precisar el alcance del sistema de gestión de residuos, definiendo su cobertura.	
9	**Fortalecimiento de la identidad metropolitana** Revisar la coherencia de las iniciativas mediante su articulación, validación en instrumentos formales y ajuste de su definición, evitando duplicidades y referencias no consensuadas.	

En términos generales, los resultados evidencian un alto nivel de acuerdo con los lineamientos propuestos, destacándose su coherencia con los desafíos metropolitanos identificados. Las observaciones recogidas se concentran principalmente en la necesidad de precisar el alcance de algunas propuestas, fortalecer su integración territorial y reforzar su enfoque sistémico. En este sentido, se relevan oportunidades de mejora asociadas a la incorporación de criterios de resiliencia, la articulación entre sistemas territoriales y la validación de las iniciativas en marcos institucionales formales, contribuyendo a consolidar una propuesta más clara, coherente y alineada con la escala metropolitana.

4.3.5.3. Taller N°3: Validación de Avances del Plan Metropolitano

Fecha	Viernes 08 de mayo 2026
Hora	11:00 a 13:00

Lugar	Salón O'Higgins – Edificio del Gobierno Regional de Coquimbo
Asistentes	15 Asistentes

El Taller N°3 se desarrolló con el propósito de presentar avances y validar de manera participativa los contenidos estratégicos del plan. La jornada abordó la actualización de la Visión Metropolitana, los lineamientos estratégicos y la cartera de iniciativas, incorporando resultados de instancias previas y promoviendo la priorización de iniciativas detonantes a través de un proceso de evaluación y diálogo con actores clave, orientado a consolidar una base consensuada para la futura gestión metropolitana.

Síntesis Dinámica N°1: Devolución de Resultados Formulario

La primera dinámica estuvo orientada a presentar la devolución de resultados del proceso participativo previo, incluyendo el cuestionario de validación y los aportes del Taller N°2. En esta instancia se expusieron los principales ajustes a la **Visión Metropolitana y las iniciativas metropolitanas**, destacando la necesidad de fortalecer el enfoque de equidad territorial, simplificar el lenguaje técnico y reforzar el carácter colaborativo de la gobernanza. Asimismo, se puso énfasis en avanzar desde un enfoque centrado en el acceso a servicios hacia uno orientado a la generación de oportunidades de desarrollo para la población.

Ilustración 296 Síntesis de comentarios del Taller 2 y el Cuestionario Online

Fuente: IDOM

En función de estos insumos, se elaboró una versión actualizada de la visión, que integra bienestar, desarrollo territorial sostenible y reconocimiento de las vocaciones del territorio, junto con una gobernanza multinivel orientada a la acción. Los actores valoraron especialmente el avance hacia una visión más integral y vinculada a impactos concretos en la calidad de vida, relevando además la necesidad de incorporar temporalidades de implementación y posicionar el área metropolitana en una escala nacional que amplíe sus oportunidades de desarrollo.

Síntesis Dinámica N°2: Iniciativas Metropolitanas

La segunda dinámica estuvo orientada a la presentación y evaluación de la cartera de iniciativas metropolitanas, incorporando la aplicación de un proceso de evaluación estratégica con los actores clave del proceso. Esta evaluación constituye uno de los tres insumos de análisis de viabilidad de la

cartera de iniciativas, que se complementará con una evaluación técnica y de factibilidad para determinar las iniciativas detonantes para su implementación en el corto plazo.

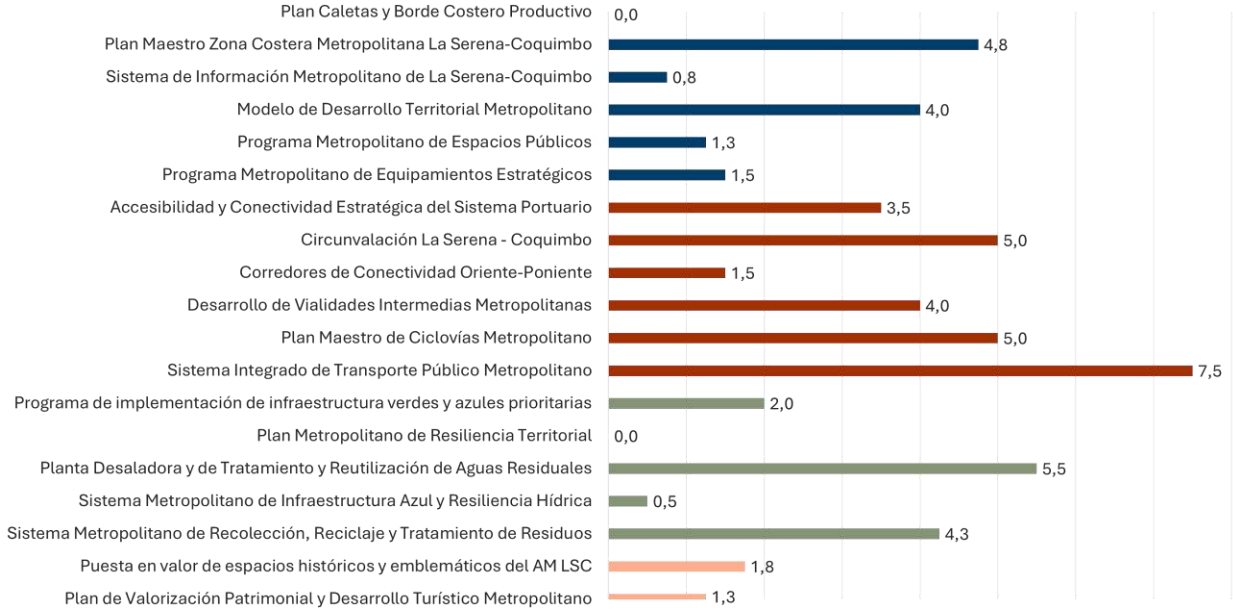
Se desarrolló un ejercicio participativo de priorización, en el cual los actores seleccionaron aquellas iniciativas consideradas prioritarias, de acuerdo con su impacto territorial, factibilidad, coherencia con la visión y capacidad de articulación intersectorial.

Ilustración 297 Hoja de trabajo para priorización de Iniciativas detonantes

Fuente: IDOM

Los resultados evidenciaron una alta convergencia entre actores, con una clara priorización de iniciativas de movilidad, conectividad y acceso, seguidas por aquellas vinculadas a gestión hídrica y residuos. Se observa una preferencia por proyectos habilitantes y de impacto visible en el corto y mediano plazo, mientras que iniciativas de carácter más estructural o patrimonial presentan menor priorización relativa. No obstante, se reconoce el valor estratégico de estas últimas para el desarrollo metropolitano, así como la necesidad de equilibrar la cartera considerando distintas escalas y horizontes temporales de implementación.

Ilustración 298 Esquema Resultados de la Evaluación Estratégica



Fuente: IDOM

4.3.6. Aportes del Proceso Participativo al Plan Metropolitano

El proceso participativo desarrollado permitió recoger percepciones, experiencias y visiones de actores institucionales, técnicos y territoriales, aportando insumos relevantes para la formulación del Plan Metropolitano. A partir de la sistematización de talleres, entrevistas y cuestionarios, se identifican los siguientes hallazgos, brechas y desafíos estructurantes:

HALLAZGOS

- **Reconocimiento de la condición metropolitana:** Existe un consenso transversal respecto a la interdependencia funcional entre La Serena y Coquimbo, particularmente en ámbitos como movilidad, empleo, servicios y uso del borde costero, lo que valida la necesidad de una planificación a escala metropolitana.
- **Alta valoración del sistema natural y paisaje:** Los actores destacan el rol estructurante de los sistemas ambientales (río Elqui, borde costero, humedales, quebradas), no solo como soporte ecológico, sino como elementos identitarios y estratégicos para el desarrollo futuro.
- **Centralidad de la movilidad como problemática estructural:** Se identifica la congestión, la baja integración del transporte público y las limitaciones de conectividad intercomunal como uno de los principales condicionantes de la calidad de vida y del funcionamiento urbano.
- **Percepción de desigualdades territoriales:** Se reconoce la existencia de brechas socioespaciales en acceso a servicios, equipamientos, infraestructura y oportunidades, particularmente entre sectores centrales, periferias urbanas y localidades más aisladas o rurales.
- **Interés en fortalecer la coordinación institucional:** Los actores valoran la generación de instancias de articulación intermunicipal y regional, reconociendo la fragmentación actual como una limitante para abordar problemáticas comunes.

BRECHAS

- **Déficit de gobernanza metropolitana efectiva:** Se evidencia una ausencia de mecanismos formales de coordinación y toma de decisiones a escala metropolitana, lo que dificulta la gestión integrada del territorio.
- **Desarticulación entre planificación e implementación:** Existe una brecha entre los instrumentos de planificación vigentes y su aplicación efectiva en el territorio, particularmente en el control de la expansión urbana y en la gestión del suelo.
- **Limitaciones en el acceso equitativo a servicios urbanos: Persisten** desigualdades en la provisión de equipamientos, áreas verdes, transporte y servicios básicos, especialmente en sectores periurbanos y territorios en expansión.
- **Insuficiente integración del componente ambiental en la planificación:** Si bien se reconoce su importancia, aún existen brechas en la incorporación efectiva de los sistemas naturales en la toma de decisiones urbanas y territoriales.

- **Falta de información integrada y actualizada: Se** identifican dificultades en la disponibilidad, sistematización y acceso a información territorial, lo que limita la toma de decisiones informada y coordinada.

DESAFÍOS

- **Consolidar un modelo de gobernanza metropolitana operativo:** Avanzar hacia estructuras de coordinación efectivas entre actores públicos, privados y sociales, que permitan gestionar el territorio de manera integrada.
- **Promover un desarrollo urbano equilibrado y policéntrico:** Reducir la concentración de funciones en ciertos sectores, fortaleciendo subcentralidades y mejorando la distribución territorial de servicios y oportunidades.
- **Integrar la infraestructura verde-azul como soporte del desarrollo:** Incorporar los sistemas naturales como elementos estructurantes del modelo territorial, contribuyendo a la resiliencia y sostenibilidad.
- **Mejorar la conectividad y el sistema de movilidad metropolitana:** Avanzar en soluciones integradas que prioricen el transporte público, la movilidad activa y la reducción de la congestión.
- **Gestionar la expansión urbana y el suelo de manera sostenible**: Controlar el crecimiento extensivo, fomentar la densificación equilibrada y resguardar suelos de valor ambiental y productivo.
- **Fortalecer la equidad territorial:** Garantizar un acceso más equilibrado a servicios, equipamientos y espacios públicos, especialmente en sectores vulnerables o en crecimiento.

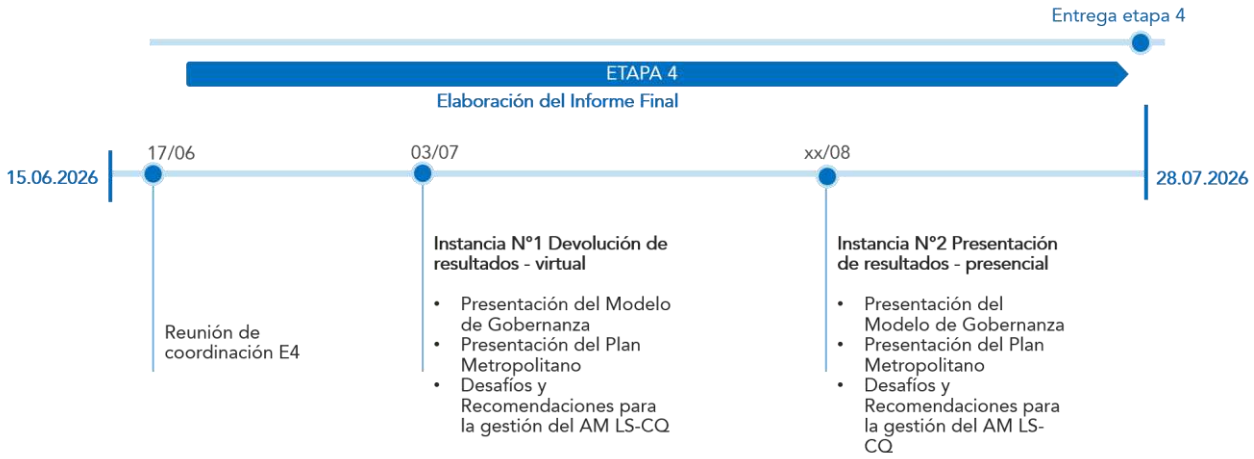
4.4. Etapa 4

Durante la etapa 4 se desarrollaron dos instancias de devolución de resultados, dirigidas a los equipos clave responsables de la administración y gestión del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Estas actividades tuvieron por finalidad presentar y validar los productos elaborados durante la consultoría, asegurando pertinencia técnica y política de las propuestas formuladas, contribuyendo a su viabilidad y futura implementación.

4.4.1. Metodología de Actividades Participativas

El proceso participativo de la Etapa 4 se estructuró en torno a dos instancias orientadas a presentar la versión final del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano. La primera permitió recoger observaciones y ajustes finales por parte de los actores participantes de la co-construcción de los productos. Por su parte, la segunda instancia permitió socializar la propuesta con los actores políticos de la gobernanza, recogiendo sus apreciaciones y fortaleciendo consensos para su adecuada implementación.

Ilustración 299 Actividades participativas E4



Fuente: IDOM

El detalle de cada actividad, correspondiente a reportes y/o actas, listado de Asistencia y convocatorias, se puede revisar en los Anexos del Proceso Participativo Etapa 4 del presente informe.

4.4.2. Instancia N°1 de Devolución de Resultados

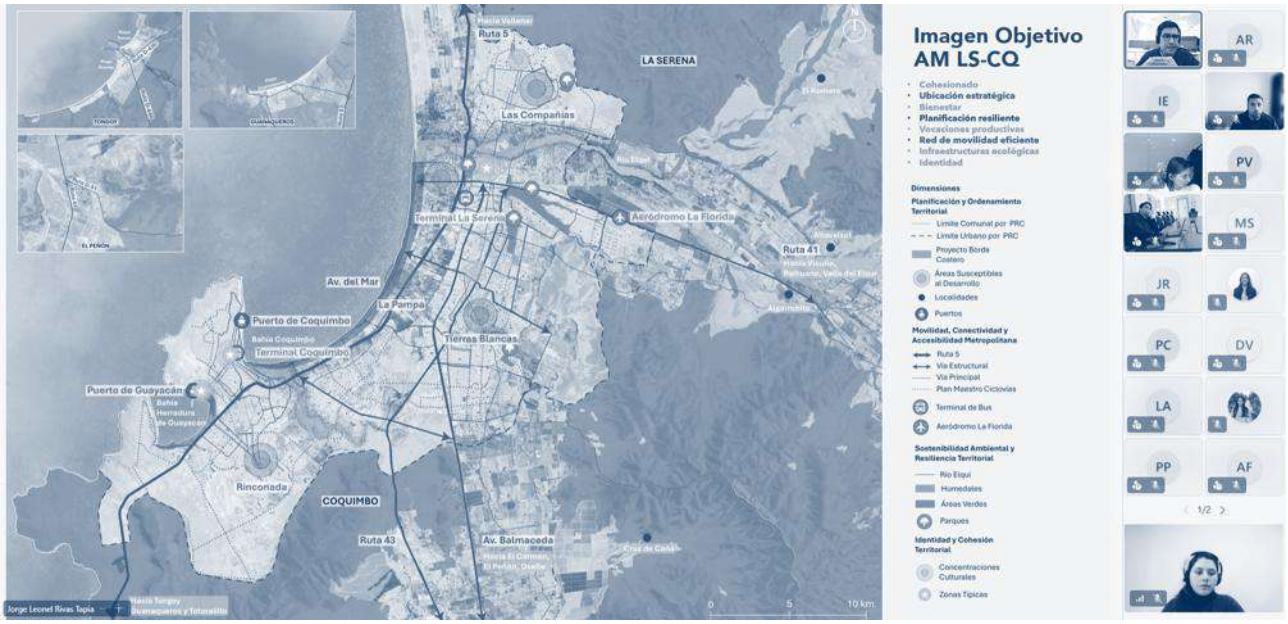
Fecha	3 de julio de 2026
Hora	09:30 a 11:30
Lugar	Virtual – Microsoft Teams
Asistentes	14 Asistentes

La primera instancia de devolución de resultados se realizó de forma virtual y estuvo orientada a presentar la versión actualizada del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano, con el propósito de recopilar comentarios, observaciones y ajustes finales por parte de los actores involucrados en el proceso. Esta actividad permitió validar los contenidos desarrollados y fortalecer su coherencia con los acuerdos alcanzados durante las etapas previas de la consultoría.

Esta actividad permitió validar los contenidos desarrollados y fortalecer su coherencia con los acuerdos alcanzados durante las etapas previas de la consultoría.

Durante la jornada se expuso la metodología utilizada para la elaboración de ambos productos, junto con los principales resultados obtenidos a lo largo del proceso participativo. Asimismo, se presentaron desafíos y recomendaciones asociados a la gestión y administración del AM LS-CQ, promoviendo una reflexión conjunta respecto de las condiciones para favorecer su implementación y consolidación.

Ilustración 300 Fotografía de presentación de Imagen Objetivo del AM LS-CQ



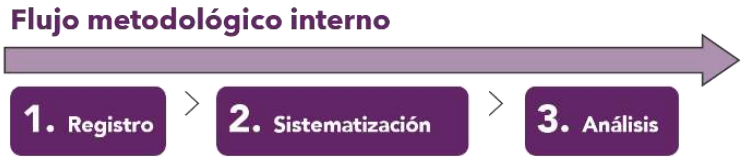
Fuente: IDOM

4.4.2.1. Devolución del Modelo de Gobernanza

Durante la sesión se presentó el Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ, donde los principales componentes abordados fueron los siguientes:

Metodología Aplicada

El Modelo de Gobernanza del AM LS-CQ se desarrolló mediante una metodología participativa que, a través de talleres, entrevistas y revisión de antecedentes, identificó temáticas en común y conceptos clave, obteniendo insumos para sustentar la propuesta del modelo.



Criterios Rectores

Se presentaron cinco Criterios Rectores, concebidos como una guía para la implementación de la gobernanza.

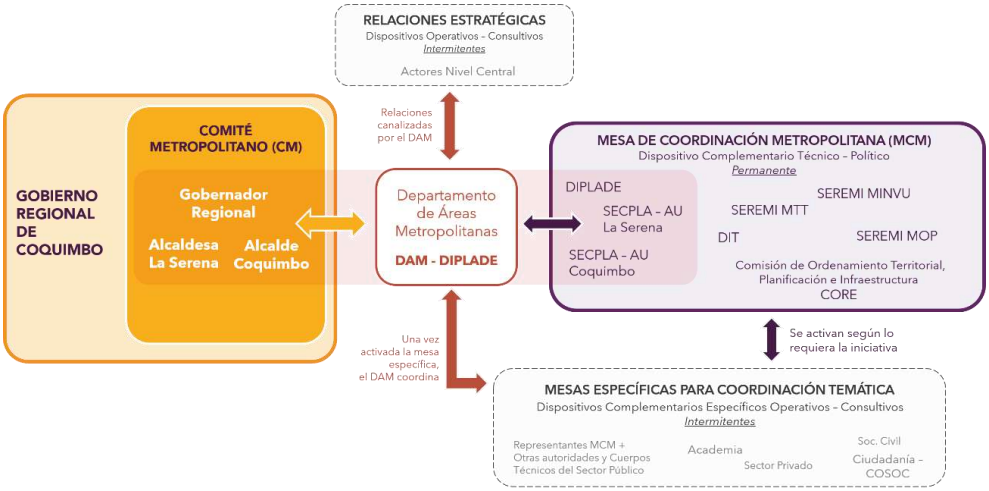
1. Continuidad, legitimidad y solidez institucional
2. Participación, transparencia y representatividad territorial
3. Identidad metropolitana, cooperación y desarrollo con equidad territorial
4. Visión común e interés metropolitano integrado
5. Financiamiento sostenible y capacidad técnica permanente

Fórmula Corporativa

Actualmente predomina un modelo de gestión basado en dinámicas definidas desde nivel central. Frente a ello, se propone avanzar hacia una lógica ascendente, fortaleciendo el rol de los actores territoriales mediante la creación e instalación de mecanismos de coordinación que permita impulsar gestiones e inversiones desde lo local. En este cotnexto, se propone una **Fórmula Híbrida de Gobernanza Metropolitana**.

Esquema General del Modelo de Gobernanza

El modelo presentado se estructura en tres niveles: político-estratégico, técnico-político y operativo-consultivo. Su funcionamiento integra al CM, como instancia de conducción política establecida por ley; a la MCM, como dispositivo complementario técnico-político de carácter permanente; a los mecanismos de Relaciones Estratégicas y las Mesas Específicas de Coordinación Temática, como dispositivos intermitentes; y al DAM, encargado de articular la totalidad del sistema.



En términos generales los actores participantes validaron la propuesta del Modelo de Gobernanza, formulando las siguientes apreciaciones principales:

- **Valoración positiva del modelo** por recoger la experiencia acumulada durante el proceso. Asimismo, se destaca la incorporación de aprendizajes obtenidos del Área Metropolitana Alto Hospicio-Iquique, especialmente en la conformación e implementación inicial de su gobernanza.
- **Consenso respecto del carácter incremental y adaptativo del modelo**, señalándose que este deberá evolucionar conforme avance su implementación y ajustarse a eventuales cambios en las prioridades, visiones u objetivos de las autoridades.
- Respecto de la **validación del Reglamento del Comité Metropolitano**, se indicó que la normativa no exige la aprobación por parte del CORE; sin embargo, dicho proceso podría aportar mayor legitimidad y respaldo político. Asimismo, se enfatizó que su tramitación debe responder a las particularidades y criterios definidos por los actores clave del área metropolitana.
- Se releva la necesidad de **consolidar el liderazgo metropolitano del Gobierno Regional**, fortaleciendo su rol articulador y evitando dispersión de iniciativas o la generación de espacios paralelos de coordinación.

Desafíos y Recomendaciones sobre la Gobernanza Metropolitana

En la instancia se presentaron los desafíos y recomendaciones visualizadas para el inicio de la gobernanza metropolitana. Ante ello, se abrió un espacio para la reflexión compartida, lo que permitió recoger los siguientes aportes por parte de los actores presentes.

Principales Desafíos	Presentación de Devolución de Resultados: • Transitar de la gobernanza diseñada a una gobernanza operativa. • Consolidar una gobernanza incremental, flexible y adaptable (evitar exigir una madurez institucional inmediata que todavía debe construirse). • Formalizar tempranamente las instancias políticas (CM) y técnicas (MCM). • Alinear voluntades políticas, capacidades técnicas y agendas sectoriales. • Construir confianza y colaboración desde el inicio de la gobernanza. • Evitar la fragmentación temática de la gestión metropolitana. Aportes por parte de participantes de la Instancia N°1: • La **implementación de la gobernanza metropolitana constituye un desafío en sí mismo**, particularmente en relación con la disponibilidad y articulación de mecanismos de financiamiento para la ejecución de iniciativas. • Se releva la necesidad de **fortalecer la construcción de acuerdos** entre los actores involucrados en la gobernanza, considerando la diversidad de intereses y competencias presentes en el territorio. • **Consolidar gradualmente la gobernanza metropolitana**, adaptándola a la evolución institucional y evitando exigir niveles de madurez que aún están en desarrollo.
Recomendaciones para el inicio de la Gobernanza	Presentación de Devolución de Resultados: • Diseñar hacia un "hito de arranque" o acuerdo operativo inicial. • Diseñar agendas claras de colaboración en la implementación de iniciativas (pasos a seguir). • Apoyar y fortalecer al DAM como nodo articulador en la gobernanza. • Priorizar la activación estratégica de mesas específicas: pocas, pero con enfoques claros y concretos. • Crear una cultura de información compartida desde el inicio.

Aportes por partes de participantes de la Instancia N°1:

- Se recomienda **iniciar el proceso fortaleciendo los mecanismos de coordinación metropolitana**, entendiendo que estos constituyen una base para la consolidación progresiva de la gobernanza.
- Se propuso que las **autoridades participen desde las primeras instancias** de coordinación, con el propósito de fortalecer el compromiso político e institucional desde el inicio.
- Se sugirió **formalizar un hito de puesta en marcha de la gobernanza** mediante acuerdos metropolitanos que incorporen compromisos políticos y técnicos entre los actores involucrados.
- Se planteó la conveniencia de **activar progresivamente mesas temáticas específicas** orientadas a abordar iniciativas prioritarias, evitando configurar una estructura excesivamente compleja.

4.4.2.2. Devolución del Plan Metropolitano

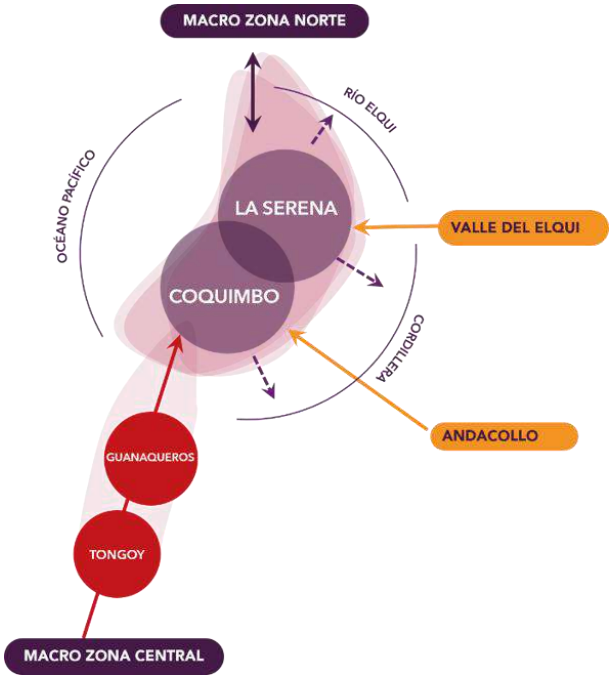
Durante la sesión se presentaron y validaron de manera transversal los componentes del Plan Metropolitano por parte de los actores de la Instancia N°1. A continuación, se expone una síntesis de los resultados presentados del producto.

Metodología Aplicada

El Plan Metropolitano se desarrolló a partir de una metodología participativa, que contempló talleres, entrevistas, reconocimiento territorial y revisión de antecedentes. Este enfoque permitió generar información pertinente y alineada con la realidad territorial.

Síntesis Diagnóstica

En la instancia se expuso la síntesis del diagnóstico, abordando los ámbitos de Planificación y Ordenamiento Territorial; Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana; Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial e Identidad y Cohesión Territorial. En complemento, se presentó la configuración del modelo territorial actual configurado a partir de una estructura polinuclear-radicular.



Horizonte Estratégico

También se presentó la visión e imagen objetivo del AM LS-CQ, resultado del proceso de co-construcción desarrollado en las instancias participativas, consolidando una versión de común acuerdo:

> "El Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo es un **sistema territorial cohesionado** que, **desde su ubicación estratégica en el Centro Norte del país**, contribuye al progreso regional y al bienestar de sus habitantes y visitantes.
>
> **Impulsa su desarrollo sostenible** y **vocaciones productivas** mediante un **modelo territorial integrado que resguarda infraestructuras ecológicas, reconoce el agua como elemento esencial** y **fortalece la identidad local de su borde costero, valles transversales y patrimonio cultural**.
>
> Con una gobernanza metropolitana colaborativa, multinivel y orientada a la acción, **se conducen las relaciones urbanas-rurales con estrategias sólidas de planificación resiliente**, que **optimizan y gestionan los usos del suelo articulados por una red de movilidad eficiente**, **propiciando equidad en el acceso a oportunidades de desarrollo presentes y futuras**"

Asimismo, se expusieron las versiones finales de las dimensiones y lineamientos, junto con sus respectivos objetivos. Estos recogieron las apreciaciones de las instancias participativas.

Dimensión	Lineamiento Estratégico
Planificación y Ordenamiento Territorial	1. Planificación Integrada del Territorio
	2. Desarrollo con Equidad Metropolitana

Movilidad, Conectividad y Accesibilidad Metropolitana	3. Conectividad Estratégica Nacional
	4. Infraestructura Vial Metropolitana
	5. Transporte Público y Movilidad Activa
Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial	6. Puesta en valor y resguardo de recursos naturales
	7. Resiliencia territorial y gestión del riesgo
	8. Gestión y disposición estratégica de residuos sólidos
Identidad y Cohesión Territorial	9. Fortalecimiento de la Identidad Metropolitana

Iniciativas Detonantes

Se presentaron los criterios que definen una iniciativa metropolitana. En relación con la cartera de iniciativas, esta se conformó a partir de un levantamiento inicial que identificó un universo de 992 iniciativas incipientes. Posteriormente, mediante la aplicación de una serie de filtros técnicos, se consolidó una cartera de 18 iniciativas metropolitanas, de las cuales 5 corresponden a iniciativas base de gestión metropolitana, alineadas con las atribuciones legales, mientras que las siguientes 6 se definieron como iniciativas detonantes.

- Plan Maestro Zona Costera Metropolitana La Serena – Coquimbo
- Programa Metropolitano de Espacios Públicos
- Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas
- Plan Maestro de Ciclovías Metropolitano
- Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano
- Programa de implementación de infraestructuras verdes/azules prioritarias

Desafíos y Recomendaciones para la implementación del Plan Metropolitano

En la instancia se presentaron los desafíos y recomendaciones visualizados para la implementación del Plan Metropolitano. Asimismo, se abrió un espacio de dialogo que permitió recoger aportes.

Principales Desafíos	**Presentación de Devolución de Resultados:** • Transformar el Plan Metropolitano en una hoja de ruta gestionable. • Evitar que la cartera sea vista como un listado estático de proyectos (no está escrita en piedra). • Pasar de iniciativas formuladas a proyectos implementables a través de fases. • Avanzar en el financiamiento y continuidad presupuestaria para implementar iniciativas. • Coordinar instrumentos normativos, sectoriales y de inversión.

	Aportes por parte de participantes de la Instancia N°1: • Generar un involucramiento constante de Guanaqueros y Tongoy en el desarrollo territorial metropolitano. • Transitar desde el diseño y la planificación hacia mecanismos efectivos que permitan implementar el Plan Metropolitano. • Lograr el compromiso activo de ministerios y organismos públicos, considerando que gran parte de las iniciativas depende de financiamiento sectorial. • Construir acuerdos permanentes entre actores políticos y técnicos, manteniendo una visión metropolitana compartida y evitando intereses fragmentados. Fortalecer la legitimidad política del proceso, involucrando activamente a autoridades regionales y comunales en las etapas de validación e implementación.
Recomendaciones para implementar el Plan Metropolitano	Presentación de Devolución de Resultados: • Continuar con esquemas de priorización orientados a iniciativas habilitantes. • La implementación debe equilibrar entre iniciativas estructurantes de gestión y de impacto territorial, de modo que la gobernanza genere legitimidad técnica y resultados perceptibles. • Avanzar en la implementación de un Sistema Metropolitano de Información Territorial. • Conectar el Plan con convenios de programación territorial, presupuestos regionales, carteras sectoriales y eventuales acuerdos interinstitucionales. • Mantener revisión periódica y capacidad de ajuste. Aportes por parte de participantes de la Instancia N°1: • Avanzar en el financiamiento e implementación de proyectos, asegurando continuidad presupuestaria y mecanismos de cofinanciamiento. • Promover una cultura de información compartida, facilitando el acceso a antecedentes, proyectos, inversiones y seguimiento de acuerdos. Vincular las iniciativas metropolitanas con convenios de programación, carteras sectoriales y presupuestos regionales, para favorecer su ejecución.

4.4.3. Instancia N°2 de Presentación de Resultados

Fecha	24 de agosto de 2026
Hora	15:00 a 16:00
Lugar	OnlineVirtual – Microsoft Teams
Asistentes	17

La segunda instancia de presentación de resultados se realizó en formato virtual, mediante la plataforma Microsoft Teams, con participación de actores técnicos y políticos. Esta actividad tendrá por objetivo presentar la versión definitiva de los productos a los actores responsables de conducir y operar la gobernanza metropolitana, así como de impulsar la implementación del Plan Metropolitano.

La fecha fijada para el 24 de agosto de 2026, entre las 15:00 y 16:00 horas, así como la realización de la actividad en modalidad virtual, fueron acordadas entre las partes, considerando la contingencia climática que afecta al territorio y con el propósito de resguardar la participación de los asistentes y facilitar su conectividad.

4.4.3.1. Dinámica N°1: Contexto del Área Metropolitana

La primera dinámica estuvo orientada a contextualizar el proceso de conformación y consolidación del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, destacando los principales hitos normativos, institucionales y de gobernanza que han permitido avanzar en su reconocimiento y desarrollo. Durante este espacio, representantes de la SUBDERE, el Gobierno Regional y el Departamento de Áreas Metropolitanas relevaron la importancia estratégica de la gestión metropolitana como un mecanismo para fortalecer la coordinación intercomunal, la descentralización y la planificación integrada del territorio.

Las autoridades participantes valoraron el trabajo desarrollado durante el proceso de acompañamiento, destacando la continuidad del apoyo institucional para las etapas futuras. Asimismo, se enfatizó la realización del próximo Congreso de Áreas Metropolitanas, a efectuarse en la ciudad de La Serena, como una instancia relevante para compartir aprendizajes y experiencias entre distintos territorios del país. Junto con ello, se identificó la futura elaboración del Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM) como uno de los primeros instrumentos clave para avanzar en la implementación de las iniciativas definidas para el área metropolitana.

Como resultado, se reafirmó el compromiso de las instituciones participantes con la consolidación de una gobernanza metropolitana efectiva, capaz de enfrentar desafíos relacionados con la gestión territorial, la sostenibilidad ambiental, la movilidad y la resiliencia urbana.

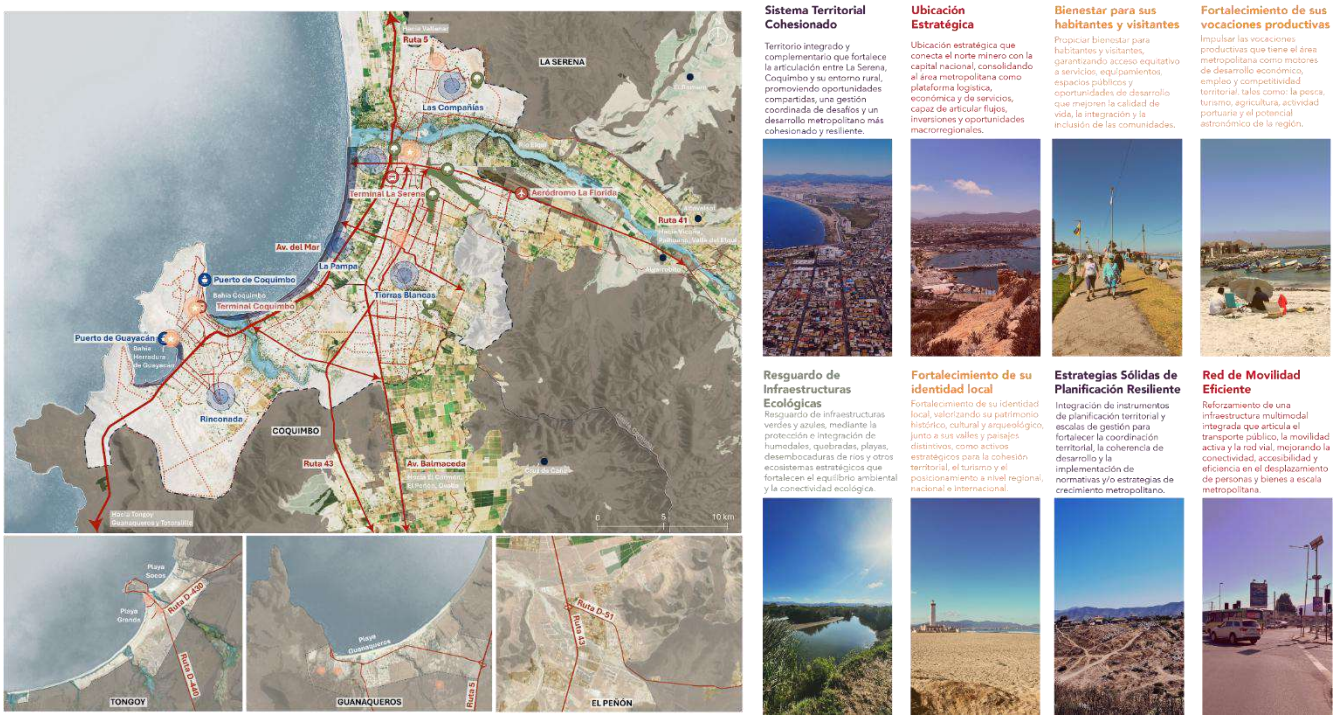
Ilustración 301 Presentación de Resultados N°2 del AM LS-CQ

Fuente: IDOM

4.4.3.2. Dinámica N°2: Presentación del Plan Metropolitano

La segunda dinámica correspondió a la presentación de la versión consolidada del Plan Metropolitano de La Serena-Coquimbo, concebido como una hoja de ruta para orientar el desarrollo integral y coordinado del territorio metropolitano. Durante la exposición se presentó la síntesis diagnóstica, la imagen objetivo, los lineamientos estratégicos y la cartera de iniciativas metropolitanas formuladas para abordar los principales desafíos territoriales identificados durante el proceso.

Ilustración 302 Imagen Objetivo del AM LS-CQ



Fuente: IDOM

El plan se estructura en cuatro dimensiones estratégicas: Planificación Integrada y Equidad Metropolitana; Movilidad, Conectividad y Accesibilidad; Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia Territorial; e Identidad y Cohesión Territorial. Estas dimensiones organizan nueve lineamientos estratégicos orientados a fortalecer la integración territorial, mejorar la movilidad metropolitana, resguardar los recursos naturales y promover una identidad compartida para el territorio.

Asimismo, se presentó la imagen objetivo, que propone consolidar a La Serena y Coquimbo como un sistema territorial cohesionado, complementario y resiliente, capaz de integrar de manera equilibrada tanto los espacios urbanos como rurales. En este contexto, se expusieron las principales iniciativas metropolitanas definidas para alcanzar dicha visión, destacando seis iniciativas detonantes: el Plan Maestro de Zona Costera Metropolitana, el Programa Metropolitano de Espacios Públicos, el Desarrollo de Vialidades Intermedias Metropolitanas, la Implementación del Plan Maestro de Ciclovías Metropolitanas, la Ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano y el Programa de Implementación de Infraestructuras Verdes y Azules Prioritarias.

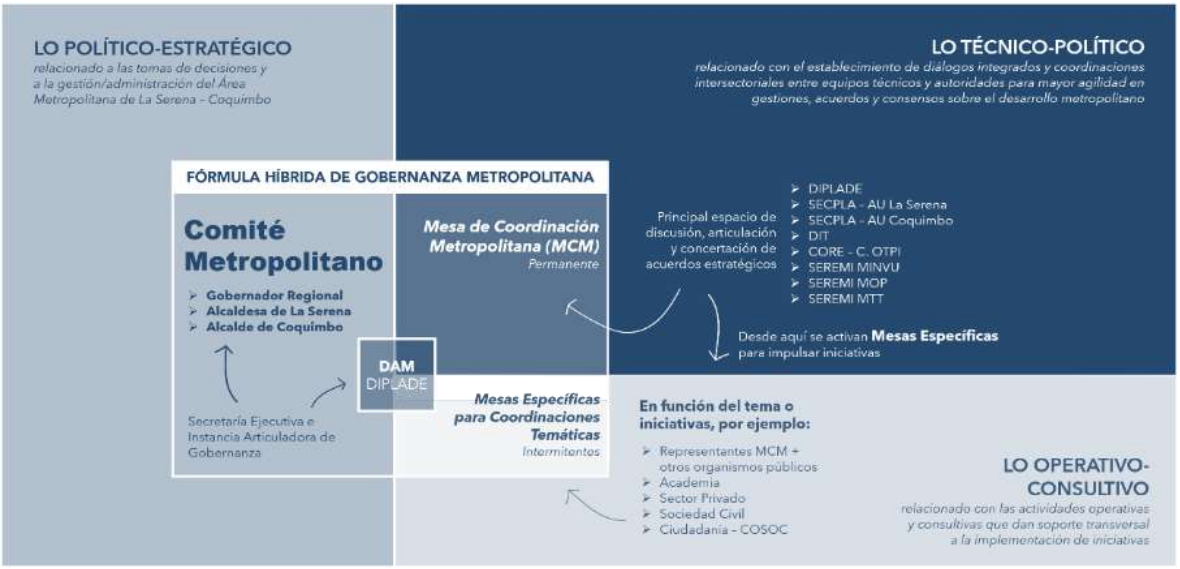
Finalmente, se destacó que la cartera metropolitana se construyó a partir de la revisión y evaluación de aproximadamente 950 iniciativas provenientes de distintos instrumentos e instituciones, permitiendo identificar aquellas con mayor pertinencia para la escala metropolitana y potencial para generar transformaciones estructurales en el territorio.

4.4.3.3. Dinámica N°3: Modelo de Gobernanza

La tercera dinámica estuvo orientada a presentar el Modelo de Gobernanza Metropolitano diseñado para acompañar la implementación del Plan Metropolitano y fortalecer la coordinación entre las distintas instituciones que participan en la gestión del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

Durante la exposición se explicó que el modelo propuesto adopta una estructura de gobernanza híbrida compuesta por tres niveles complementarios. El primero corresponde a la institucionalidad establecida por la Ley N.° 21.074, que define las competencias y mecanismos de articulación entre el Gobierno Regional y los municipios integrantes. El segundo nivel corresponde a la Mesa de Coordinación Metropolitana, concebida como la principal instancia de articulación estratégica, seguimiento y construcción de acuerdos. Finalmente, se incorporan mesas temáticas o de proyectos específicos que podrán convocar a actores sectoriales según los requerimientos de cada iniciativa.

Ilustración 303 Formual Híbrida de Gobernanza Metropolitana AM LS-CQ



Fuente: IDOM

Adicionalmente, se presentó la propuesta de reglamento para el funcionamiento del Comité Metropolitano, actualmente en proceso de revisión, junto con una reflexión sobre los principales desafíos para la etapa de implementación. Entre estos desafíos se identificó la necesidad de avanzar desde una gobernanza diseñada hacia una gobernanza operativa, fortalecer la coordinación interinstitucional, construir confianza entre los actores involucrados y evitar la fragmentación de la gestión metropolitana.

Como recomendaciones para enfrentar estos desafíos, se propuso formalizar acuerdos iniciales de trabajo, definir prioridades y responsabilidades compartidas, fortalecer el rol articulador del Departamento de Áreas Metropolitanas, promover una cultura de información compartida y avanzar

en la implementación de mecanismos de coordinación y seguimiento que permitan materializar las iniciativas definidas en el Plan Metropolitano.

4.4.3.4. Dinámica N°4: Resumen Ejecutivo

La cuarta dinámica correspondió a la presentación del Resumen Ejecutivo elaborado como documento de síntesis de todo el proceso de acompañamiento para la consolidación del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo. Este documento reúne los principales antecedentes, resultados, propuestas y recomendaciones desarrolladas durante la consultoría, facilitando la comprensión integral del trabajo realizado y su difusión entre los distintos actores involucrados.

Durante la exposición se destacó que el Resumen Ejecutivo recoge los principales hallazgos obtenidos a través de entrevistas, talleres participativos, instancias de trabajo técnico y procesos de validación desarrollados con municipios, servicios públicos, Gobierno Regional y otros actores relevantes. Asimismo, resume los contenidos centrales del Plan Metropolitano, la propuesta de Modelo de Gobernanza y las recomendaciones formuladas para la futura gestión metropolitana.

Ilustración 304 Resumen Ejecutivo AM LS-CQ

Fuente: IDOM

Finalmente, se enfatizó que los principales desafíos para la siguiente etapa se relacionan con la puesta en marcha de la gobernanza metropolitana, la formalización de acuerdos institucionales, la priorización de iniciativas estratégicas, el fortalecimiento del Departamento de Áreas Metropolitanas y la consolidación de mecanismos permanentes de coordinación. En este sentido, el Resumen Ejecutivo se presenta como un instrumento de consulta y apoyo para facilitar la implementación de las acciones definidas y orientar los próximos pasos del proceso metropolitano.

5 DOCUMENTACIÓN DEL PROCESO

Síntesis de los productos, metodologías y mecanismos de seguimiento

5. DOCUMENTACIÓN DEL PROCESO

El presente capítulo describe la documentación generada durante el desarrollo de la consultoría y su organización mediante la carpeta digital compartida en la plataforma SharePoint. Este repositorio fue concebido como el principal medio de gestión, resguardo y trazabilidad de la información del proyecto, permitiendo el acceso permanente a los antecedentes elaborados y recopilados durante las distintas etapas de la consultoría.

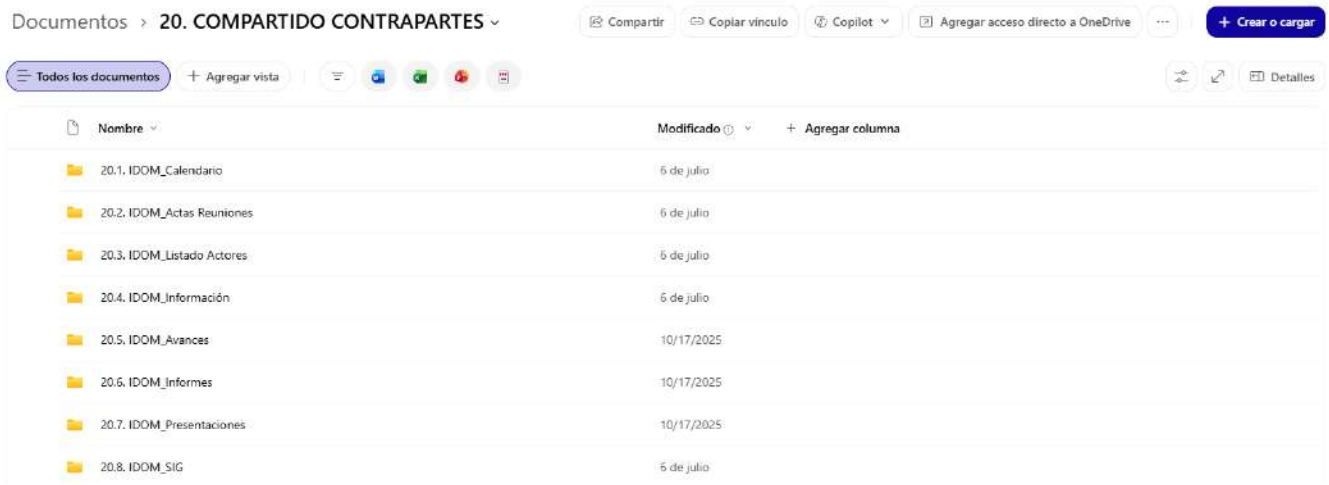
Se reúnen documentos de trabajo, informes, productos finales, actas, presentaciones, registros de actividades participativas, material gráfico y todos los antecedentes relevantes para la ejecución de la consultoría. De este modo, se facilita la revisión, seguimiento y validación de los productos por parte de la contraparte técnica, asegurando trazabilidad y disponibilidad de la información generada.

5.1. Documentación y Respaldo de la Consultoría

La documentación y los antecedentes de respaldo de la consultoría se encuentran disponibles en la carpeta digital compartida: 20. COMPARTIDO CONTRAPARTE

La estructura del repositorio fue organizada mediante directorios temáticos que facilitan la consulta de la información según su contenido y etapa de desarrollo. A continuación, se presenta la estructura general y una descripción de los principales documentos y materiales almacenados en cada carpeta.

Ilustración 305 Estructura de organización de la carpeta digital compartida en SharePoint con la contraparte técnica



Fuente: IDOM

Carpeta	Contenido principal
20.1. IDOM_Calendario	Cronograma actualizado con los hitos y actividades desarrolladas durante la consultoría.
20.2. IDOM_Actas Reuniones	Actas de reuniones de coordinación, seguimiento y validación realizadas con la contraparte técnica y actores relevantes.
20.3. IDOM_Listado Actores	Bases de datos y registros de actores considerados en el proceso participativo y de gobernanza.
20.4. IDOM_Información	Información de referencia, antecedentes técnicos, insumos sectoriales y documentación base compartida por la contraparte técnica de la consultoría.
20.5. IDOM_Avances	Versiones preliminares de productos, minutas de trabajo y entregas parciales.
20.6. IDOM_Informes	Informes de avance y versiones finales de los productos elaborados durante la consultoría.
20.7. IDOM_Presentaciones	Presentaciones utilizadas en reuniones, talleres, instancias de validación y exposiciones de resultados.
20.8. IDOM_SIG	Información geográfica, cartografía, bases espaciales y productos asociados al Sistema de Información Geográfica.

5.1.1. Productos y Anexos del Proceso

A continuación, se presentan los contenidos comprendidos en la carpeta **20.6. IDOM_Informes**, la que reúne los productos finales elaborados durante la consultoría. Para cada etapa se incluyen los documentos principales y sus respectivos anexos [80]:

Etapa 1. Plan de Trabajo

Producto E1:

- Plan de Trabajo

Anexos Proceso Participativo:

- Actas de Reunión
- PPT *Kickoff*

Etapa 2. Modelo de Gobernanza

Productos E2:

- Informe 1 Plan de Trabajo
- Informe 2 Modelo de Gobernanza

[80] Cada actividad perteneciente al proceso participativo contiene un acta o reporte con el detalle del objetivo, metodología de trabajo, sistematización de resultados y análisis de la información. A su vez, se incluye la presentación realizada.

Anexos Proceso Participativo:

- Reunión inicial de validación de actividades.
- Sesión de Casos Internacionales
- Entrevistas con representantes de organismos claves
- Taller N°1: Trabajo de objetivos y fórmula corporativa
- Taller N°2: Validación de objetivos y fórmula corporativa
- Taller N°3: Propuesta Modelo de Gobernanza

Etapa 3. Plan Metropolitano

Productos E3:

- Informe 1 Plan de Trabajo
- Informe 2 Modelo de Gobernanza
- Informe 3 Plan Metropolitano

Anexos Proceso Participativo:

- Reunión de validación de actividades
- Entrevistas con representantes de organismos claves
- Reconocimiento Territorial
- Taller N°1: Inicio del proceso y conceptos clave del Plan M.
- Taller N°2: Presentación de Avances Plan Metropolitano
- Taller N°3: Presentación del Plan Metropolitano

Anexos Iniciativas Metropolitanas:

- Construcción de Iniciativas
- Fichas de Iniciativas detonantes

Anexos SIG

- SIG: En formatos APRX, JPG, KMZ, MPKX, QGIS, SHP

Anexo Normativo

- Análisis Normativo

Etapa 4. Informe Final

Productos E4:

- Informe 1 Plan de Trabajo
- Informe 2 Modelo de Gobernanza
- Informe 3 Plan Metropolitano
- Informe 4 Final (presente documento)

Anexos Informe 1:

- Actas de reunión
- PPT *Kickoff*

Anexos Informe 2:

- Proceso Participativo
- Matrices Actores AM LS-CQ

Anexos Informe 3:

- Proceso Participativo
- Iniciativas
- Marco Normativo
- SIG

Anexos Informe 4:

- Proceso Participativo
- Presentaciones
- Resúmenes Ejecutivos
- ArcGis Online
- Iniciativas

5.1.2. Estructura del Repositorio Geoespacial de la Consultoría

La estructura de la entrega de la información geoespacial se organiza en dos subcarpetas principales: ArcGIS Online y Diagnóstico. Esta distribución fue diseñada con el propósito de facilitar el acceso, la revisión y la reutilización de los productos generados durante la consultoría, manteniendo una organización coherente entre los distintos formatos de trabajo y entrega.

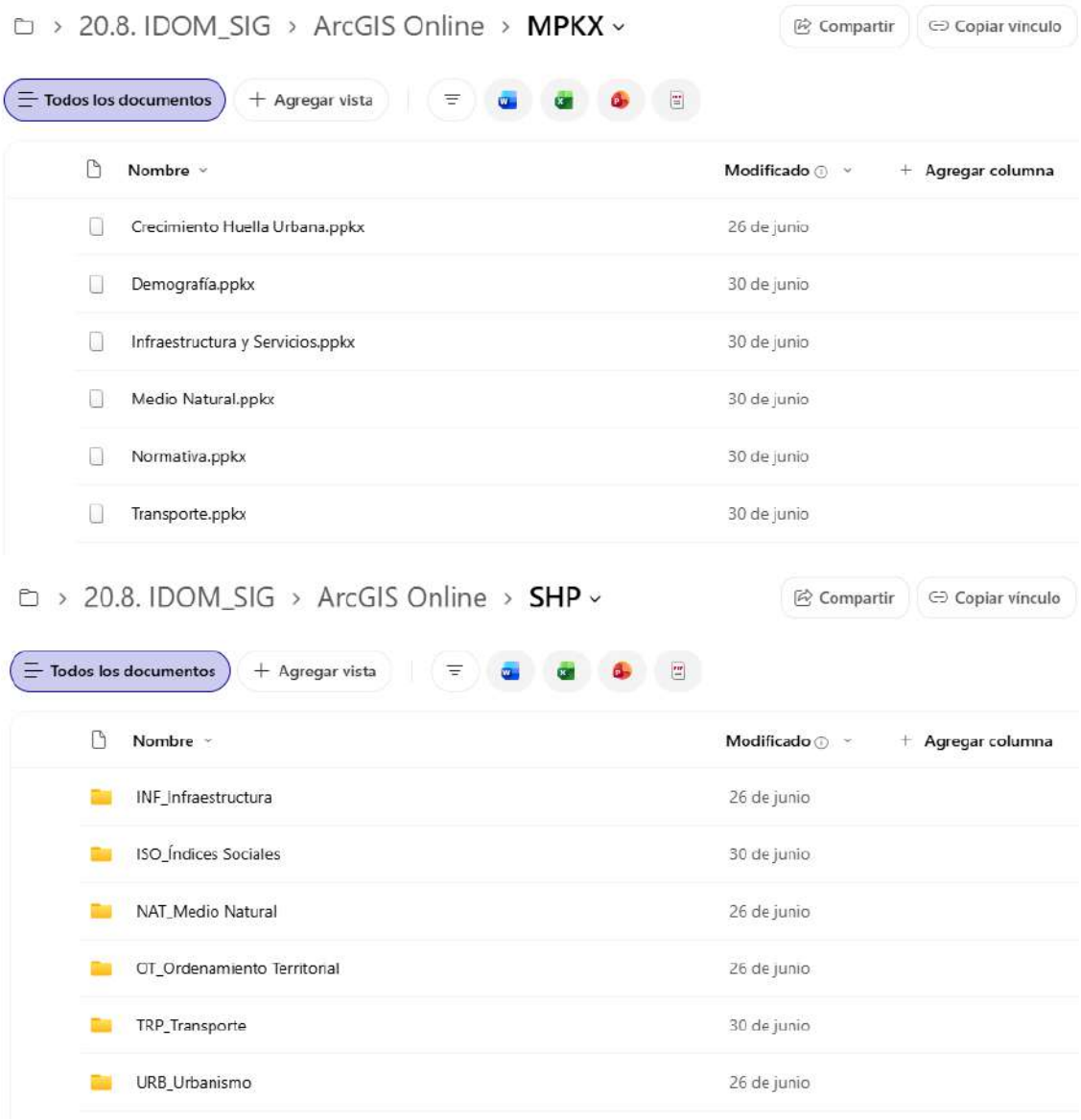
Ilustración 306 Estructura interna Carpeta 20.8. IDOM_SIG dentro de la carpeta digital compartida en SharePoint

Fuente: IDOM

La carpeta ArcGIS Online reúne los archivos asociados a la implementación del sitio web desarrollado por el equipo consultor. En su interior se disponen dos subcarpetas principales: **MPKX**, correspondiente a los empaquetados de mapa generados para su visualización e integración en el sitio, y **SHP**, que contiene los archivos vectoriales en formato *shapefile* utilizados para la elaboración de los productos cartográficos y la implementación del sitio ArcGIS Online.

Con el objetivo de facilitar la identificación y gestión de los contenidos, ambas subcarpetas se organizan en temáticas: Crecimiento Huella Urbana, Demografía, Infraestructura y Servicios, Medio Natural, Normativa y Transporte y Conectividad, para el caso de los **MPKX**; y para el caso de los **SHP**, se agrupan en Infraestructura, Índices Sociales, Medio Natural, Odenamiento Territorial, Transporte y Urbanismo.

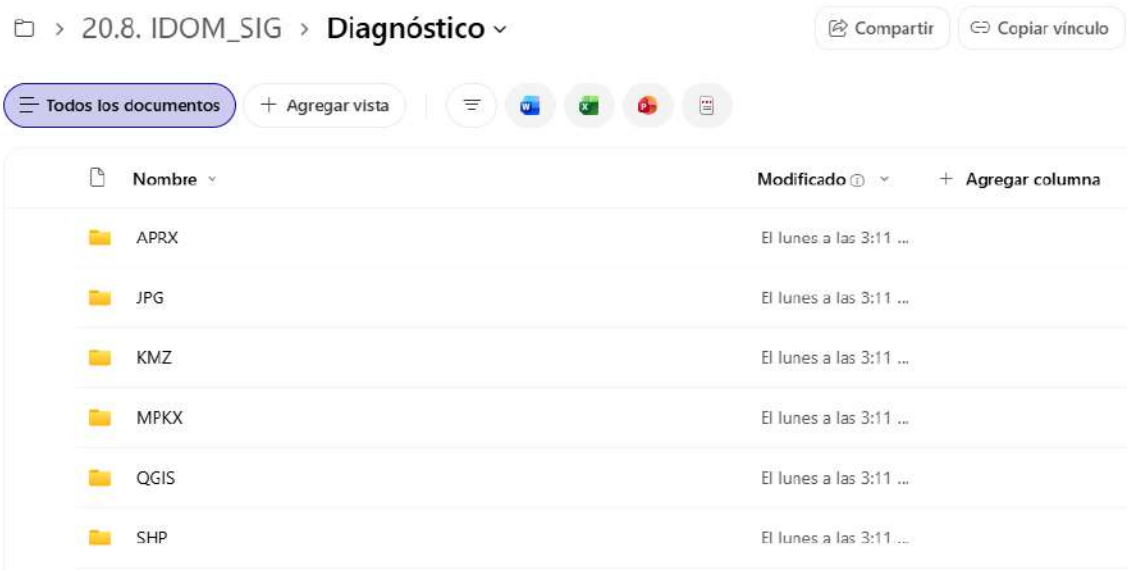
Ilustración 307 Contenidos carpetas internas MPKX y SHP del ArcGIS Online en SharePoint



Fuente: IDOM

Para el caso de la carpeta Diagnóstico, esta presenta una estructura organizada en las subcarpetas **APRX**, **JPG**, **KMZ**, **MPKX**, **QGIS** y **SHP**. A su vez, las carpetas **APRX** y **MPKX** se subdividen según las temáticas de Demografía, Infraestructura y Servicios, Medio Natural, Normativa y Transporte. En ellas se almacenan los proyectos y paquetes de mapas elaborados para el desarrollo de los análisis territoriales y la generación de los productos cartográficos asociados al Diagnóstico Metropolitano Integrado del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo.

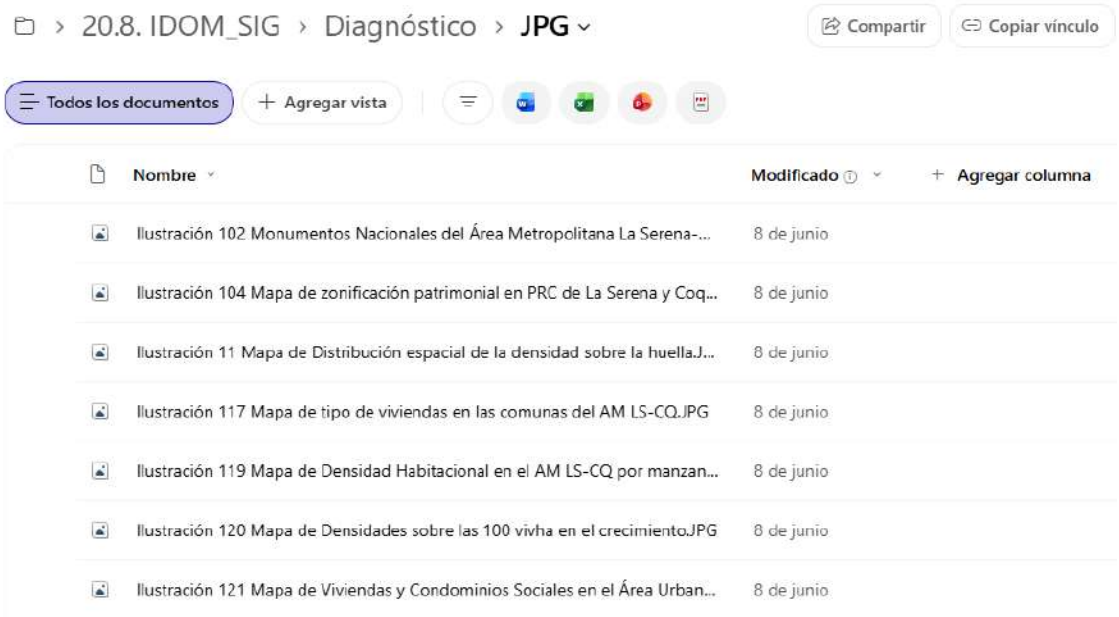
Ilustración 308 Estructura interna de la carpeta Diagnóstico

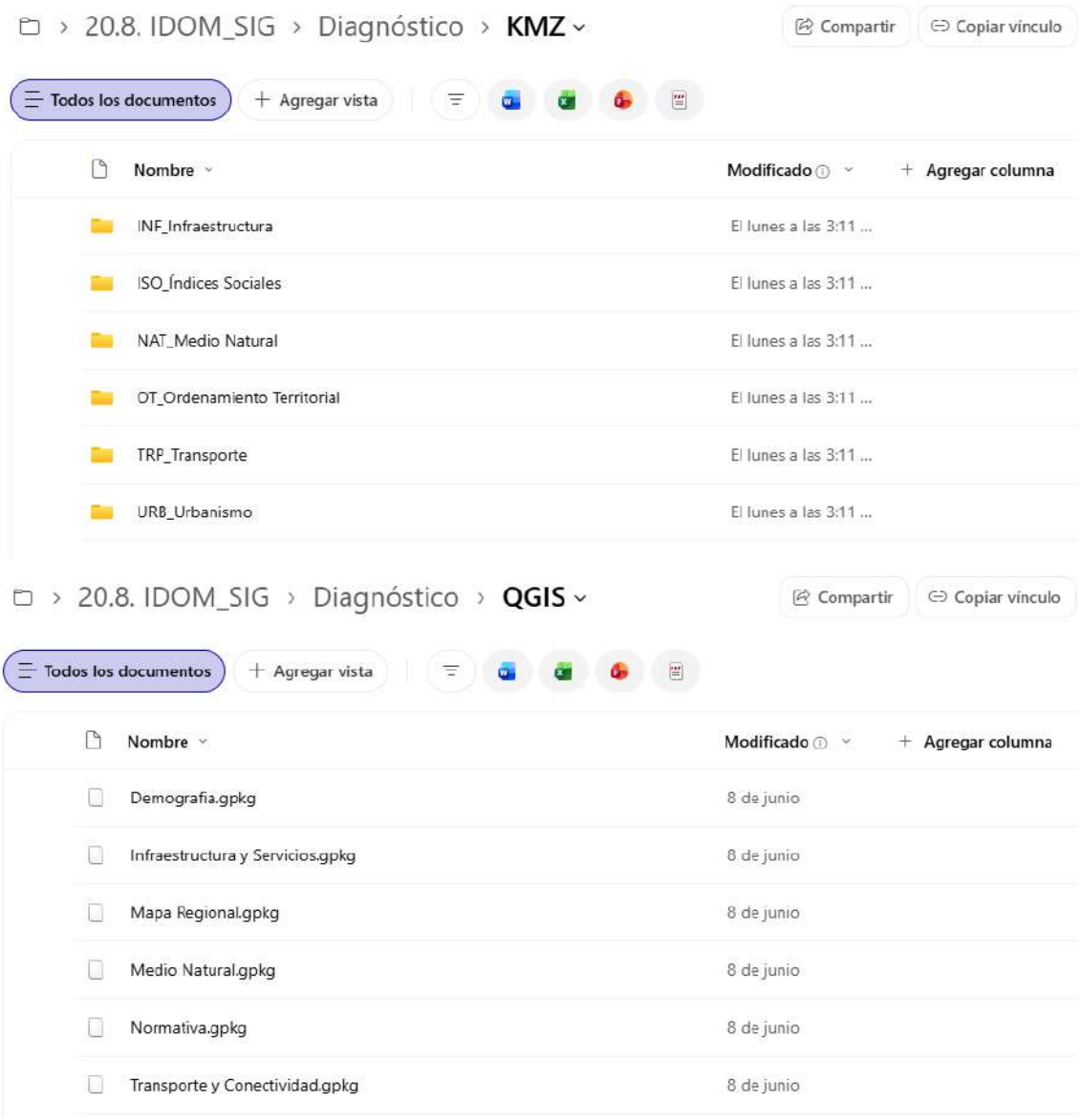


Fuente: IDOM

La carpeta **JPG** contiene las imágenes de los mapas incorporados en el Diagnóstico Metropolitano Integrado. Por su parte, la carpeta **KMZ** reúne archivos geoespaciales en formato comprimido compatibles con aplicaciones como Google Earth, los cuales permiten visualizar capas geográficas, marcadores y elementos cartográficos de manera sencilla e interoperable. La carpeta **QGIS** almacena los proyectos desarrollados en dicho software para la elaboración de los análisis territoriales y productos cartográficos.

Ilustración 309 Contenidos carpetas internas JPG, KMZ y QGIS





Fuente: IDOM

Tanto los proyectos **APRX** y **QGIS**, como los paquetes de mapas **MPKX**, utilizan como insumo base la información vectorial contenida en la carpeta **SHP**, garantizando la coherencia y consistencia entre los datos geoespaciales empleados en el análisis, la producción cartográfica y su posterior visualización en plataformas web y otras herramientinas de consulta territorial.

5.2. ArcGis Online

Como parte del proceso de implementación de la plataforma SIG del Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, se desarrolló y configuró un entorno de trabajo en *ArcGIS Online*, destinado a centralizar la información geoespacial generada durante la consultoría y proporcionar la base técnica necesaria para la construcción y funcionamiento del sitio web. Este se puede revisar a través del siguiente Link: Área Metropolitana La Serena-Coquimbo.

La configuración inicial consideró la revisión, clasificación y estructuración de los diversos productos elaborados durante el desarrollo de la consultoría, incluyendo información geoespacial, insumos cartográficos, bases de datos territoriales y productos asociados al diagnóstico del estudio. A partir de esta revisión, se definieron criterios de organización orientados a facilitar la administración de los contenidos y asegurar una estructura coherente entre los distintos componentes de la plataforma.

En este contexto, *ArcGIS Online* fue utilizado como repositorio central de información, permitiendo almacenar y gestionar los recursos geoespaciales que posteriormente fueron incorporados a los visores interactivos y páginas temáticas del sitio. La organización de los contenidos se realizó considerando las principales temáticas abordadas por el Diagnóstico Metropolitano Integrado: **Sistema Urbano-Territorial, Brechas Territoriales, Síntesis Diagnóstica** e **Imagen Objetivo**, agrupando la información en conjuntos temáticos que facilitaran su identificación, mantenimiento y visualización.

Ilustración 310 Página principal y temáticas de acceso a la plataforma

Fuente: IDOM

De manera complementaria, se configuraron los elementos cartográficos necesarios para la representación digital de la información territorial, incluyendo mapas web, capas geoespaciales y servicios asociados. Estos recursos fueron preparados bajo criterios comunes de nomenclatura, categorización y administración, con el propósito de asegurar una adecuada integración entre los distintos componentes de la plataforma y facilitar futuras actualizaciones del contenido. Esto, permitió establecer la vinculación entre *ArcGIS Online* y las aplicaciones desarrolladas mediante *ArcGIS Experience Builder*, integrando los recursos geoespaciales publicados con los diferentes espacios de consulta y visualización incorporados en el sitio web.

Ilustración 311 Visor temático integrado a la plataforma web

Fuente: IDOM

Finalmente, la organización del entorno de *ArcGIS Online* permitió disponer de una estructura digital integrada y consistente, que no sólo sustenta el funcionamiento del sitio web desarrollado para el Área Metropolitana de La Serena-Coquimbo, sino que también facilita la administración de contenidos, la actualización de información y la reutilización de los recursos geoespaciales generados durante el estudio, los cuales quedan bajo la administración del Gobierno Regional de Coquimbo.

Para mayor información sobre el ArcGIS Online, consultar el reporte en Anexos ArcGis Online, el cual sistematiza el proceso de desarrollo y ejecución del sitio de *ArcGIS Online*, facilitando su administración, visualización y difusión mediante la plataforma institucional del Gobierno Regional de Coquimbo.

5.3. Presentación Ejecutiva del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano

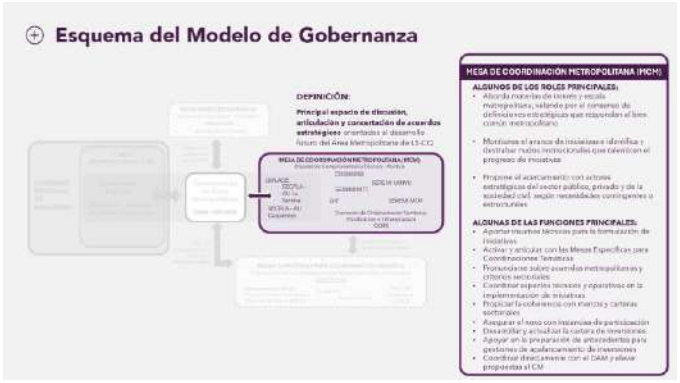
Se elaboran dos Presentaciones Ejecutivas destinadas a sintetizar los principales contenidos y propuestas del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano del AM LS-CQ. Ambos documentos se construyen a partir del material presentado en la Instancia N°1 de devolución de resultados y en la Instancia N°2 de presentación final, constituyéndose como herramientas de apoyo para la difusión, socialización y comprensión de los productos desarrollados.

La presentación de la Instancia N°1 profundiza en los antecedentes, análisis y propuestas del estudio, mientras que la correspondiente a la Instancia N°2 entrega una síntesis de los resultados más relevantes. Por ello, se recomienda la utilización de esta última para artividades de difusión y socialización, reservándose la primera para instancias que requieran mayor nivel de detalle.

A continuación, se presenta la estructura general de ambas presentaciones ejecutivas, organizada en torno a los principales resultados alcanzados durante la consultoría.

Estructura Presentación Ejecutiva Instancia N°1

Ilustración 312 Imágenes referenciales de la PPT Ejecutiva N°1



La presentación inicia contextualizando la consultoría, sus etapas, alcances y estado de avance, junto con el proceso participativo y las principales actividades desarrolladas. Asimismo, expone el proceso de constitución del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo y los principales hitos que sustentan su conformación.

Posteriormente, la presentación se estructura en dos bloques principales: el Modelo de Gobernanza y el Plan Metropolitano. En el primero, se exponen los principales componentes que sustentan la gobernanza metropolitana, incluyendo los criterios rectores, la fórmula corporativa y el esquema general del modelo de gobernanza.

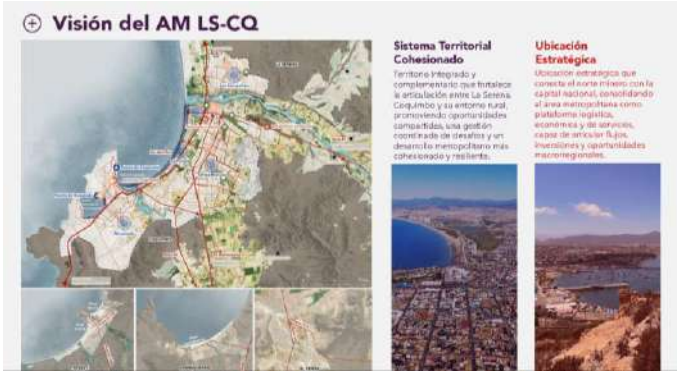
Fuente: IDOM

En cuanto al Plan Metropolitano, se expone una síntesis del diagnóstico territorial que sustenta el modelo territorial actual y la identificación de los desafíos metropolitanos. Posteriormente, se aborda la construcción de la visión compartida, la formulación del marco estratégico y la definición de la cartera de iniciativas metropolitanas.

Por último, la presentación concluye con una síntesis de los principales desafíos y recomendaciones para la gestión y administración del AM LS-CQ, abordando tanto la implementación de la Gobernanza Metropolitana como la puesta en marcha del Plan Metropolitano.

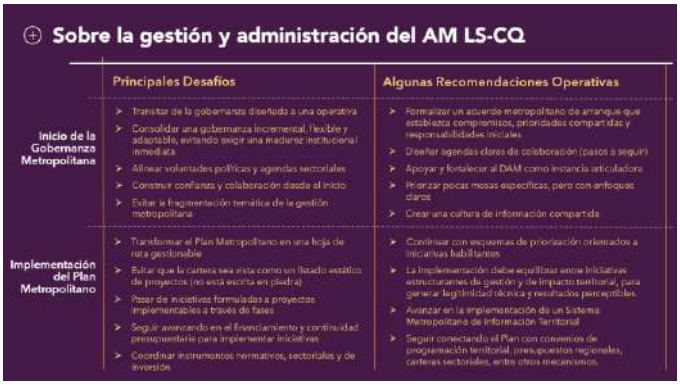
Estructura Presentación Ejecutiva Instancia N°2

Ilustración 313 Imágenes referenciales de la PPT Ejecutiva N°2



La presentación expone el contexto de constitución del AM LS-CQ como área metropolitana, destacando que, al segundo semestre de 2026, cuenta con una visión compartida de desarrollo, una cartera de seis iniciativas metropolitanas detonantes y un modelo de gobernanza validado para orientar su futura gestión y administración.

Posteriormente, expone la visión de desarrollo del AM LS-CQ a través de la presentación de la imagen objetivo, explicada a través de los conceptos e ideas fuerzas que la componen, enfocado en un sistema territorial cohesionado, el bienestar para sus habitantes, resguardo de las infraestructuras ecológicas, etc.



Fuente: IDOM

En materia del Plan Metropolitano, organizado por dimensión y lineamiento, se presentan las iniciativas del Plan Metropolitano, enfatizando en aquellas detonantes. En materia de Gobernanza, se presenta la fórmula corporativa, el esquema general y actores propuestos para el Modelo de Gobernanza.

Finalmente, el documento sintetiza el proceso participativo desarrollado durante la consultoría, junto con los principales desafíos para implementar la gobernanza metropolitana y la cartera de iniciativas. Asimismo, entrega orientaciones para las primeras acciones de coordinación, gestión y seguimiento para la puesta en marcha del AM LS-CQ.

El contenido íntegro de PPT Ejecutivos, correspondientes a las Instancias N°1 y N°2, se incorporan en los Anexos del presente informe para su consulta detallada.

5.4. Resúmenes Ejecutivos del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano

Como parte de las actividades de difusión y transferencia de resultados contempladas en la consultoría, se elabora material de síntesis orientado a facilitar la comunicación y socialización de los principales contenidos desarrollados para el AM LS-CQ. En coordinación con la contraparte técnica, se desarrollan dos productos de carácter ejecutivo destinados a presentar, de manera sintética y accesible, los principales resultados obtenidos tanto en el Modelo de Gobernanza como en el Plan Metropolitano.

Estos productos complementan la documentación técnica elaborada en el marco de la consultoría, proporcionando una visión integrada de sus principales hallazgos y propuestas mediante formatos de consulta ágil orientados a la divulgación de contenidos estratégicos.

5.4.1. Folleto Informativo AM LS-CQ

Con el propósito de complementar la presentación ejecutiva y fortalecer la divulgación de resultados de la consultoría, se elabora un folleto informativo de carácter gráfico y de fácil lectura. Este material reúne los contenidos más relevantes asociados al proceso de constitución del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo, la propuesta de Modelo de Gobernanza y la formulación del Plan Metropolitano.

Ilustración 314 Imágenes referenciales del Folleto Informativo

Fuente: IDOM

El folleto incorpora información relativa al contexto de conformación del AM LS-CQ, la visión metropolitana de largo plazo, los lineamientos estratégicos, las iniciativas detonantes, los criterios rectores del modelo de gobernanza, la fórmula corporativa de gobernanza, la estructura organizacional propuesta y los principales hitos del proceso participativo desarrollado durante la consultoría. Su diseño facilita la comprensión de los contenidos y favorece su difusión entre diversos públicos, complementando los documentos técnicos elaborados en el marco del estudio.

El contenido íntegro del Folleto Informativo del AM LS-CQ se incorpora en los Anexos del presente informe para su consulta detallada.

5.4.2. Resumen Ejecutivo

Corresponde a una publicación de carácter técnico-divulgativo que reúne, de forma sintética e integrada, los principales contenidos, resultados y propuestas desarrollados en el marco de la consultoría. Su objetivo es disponer de un documento de consulta intermedio entre los informes técnicos y el folleto informativo, permitiendo comunicar los principales hallazgos y definiciones estratégicas mediante un formato accesible, pero con un nivel de profundidad suficiente para comprender el alcance de los productos elaborados.

A diferencia del folleto, orientado principalmente a la difusión general de resultados, el Resumen Ejecutivo profundiza en los contenidos, constituyéndose como un compendio sintético de la consultoría que facilita la revisión integral de sus contenidos sin necesidad de recurrir a la totalidad de los informes técnicos.

Ilustración 315 Imágenes referenciales del Resumen Ejecutivo

Fuente: IDOM

Su estructura se organiza en cinco apartados principales:

- En primer lugar, se contextualiza el proceso de descentralización y constitución de áreas metropolitanas en Chile y la conformación del AM LS-CQ. Posteriormente, se presenta el proceso metodológico y participativo desarrollado durante la consultoría.
- A continuación, se exponen los principales resultados del Plan Metropolitano, incluyendo el diagnóstico territorial, la visión e imagen objetivo, el marco estratégico, las iniciativas metropolitanas y el sistema de seguimiento y evaluación.
- En una cuarta sección se desarrollan los contenidos asociados al Modelo de Gobernanza, abordando los actores clave, la estructura de gobernanza propuesta, los mecanismos de coordinación y los instrumentos para su implementación.
- Finalmente, se incorporan los principales aprendizajes y elementos transversales derivados del proceso.

Todo ello se complementa con recursos gráficos, cartográficos y esquemáticos que facilitan la comprensión y divulgación de los contenidos estratégicos del AM LS-CQ. El contenido íntegro del Resumen Ejecutivo del AM LS-CQ se incorpora en los Anexos del presente informe para su consulta detallada.

6 APRENDIZAJES DEL PROCESO

6. APRENDIZAJES DEL PROCESO

La elaboración del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano del AM LS-CQ permitió confirmar que la gestión metropolitana no se define por una condición administrativa, sino por la necesidad de abordar desafíos territoriales que exceden los límites comunales y requieren respuestas coordinadas. El proceso evidenció que desafíos como la movilidad intercomunal, la expansión urbana, la gestión hídrica, la protección de ecosistemas estratégicos y las desigualdades territoriales requieren una visión compartida, mecanismos estables de coordinación y una acción pública articulada a escala metropolitana. En este contexto, la gobernanza emerge como una condición indispensable para transformar la complejidad territorial en una oportunidad de desarrollo.

Asimismo, durante el proceso se reconocieron fortalezas que constituyen una ventaja significativa para avanzar hacia esta nueva etapa metropolitana. Un sistema conurbado funcionalmente integrado, las complementariedades entre La Serena y Coquimbo, la construcción de una visión compartida, la formulación de una cartera estratégica de iniciativas y el diseño de un modelo de gobernanza validado por actores clave, configuran una base robusta para impulsar grandes transformaciones en el corto y mediano plazo. Del mismo modo, los espacios de participación desarrollados fortalecieron la confianza institucional, promovieron consensos y consolidaron una cultura de colaboración que será fundamental para la implementación futura del Plan.

Uno de los principales aprendizajes es que el éxito de la gestión metropolitana dependerá de la capacidad para transformar acuerdos en capacidades permanentes de acción. El desafío ya no radica en definir la gobernanza, sino en hacerla efectiva. Esto implica avanzar tempranamente en el funcionamiento del Comité Metropolitano (CM) y la puesta en marcha efectiva de la Mesa de Coordinación Metropolitana (MCM), consolidando espacios de coordinación estables que promuevan una gestión basada en información compartida, confianza y objetivos comunes.

El proceso también evidenció que la efectividad del Plan dependerá de su capacidad para convertirse en una herramienta activa de gestión del territorio. Para ello, será fundamental continuar priorizando iniciativas habilitantes y detonantes capaces de generar resultados visibles en etapas tempranas, fortalecer los mecanismos de financiamiento, articular el Plan con los instrumentos normativos, sectoriales y de inversión, y consolidar sistemas de información, monitoreo y evaluación que permitan adaptar la gestión a contextos cambiantes. Asimismo, la experiencia demuestra que el desarrollo metropolitano enfrenta desafíos y fenómenos cuya magnitud y temporalidad no siempre pueden anticiparse, por lo que el Plan y el Modelo de Gobernanza deben concebirse como instrumentos adaptables y resilientes, capaces de sostener una coordinación efectiva y una respuesta articulada frente a escenarios complejos y emergentes.

En definitiva, el AM LS-CQ dispone hoy de las condiciones necesarias para iniciar una nueva etapa de desarrollo metropolitano. El desafío ya no es comprender el territorio ni acordar una visión compartida, sino transformar esa visión en decisiones, inversiones y acciones concretas. El éxito de este proceso dependerá de la capacidad de sostener la coordinación entre actores, consolidar una gobernanza efectiva y materializar las transformaciones que demanda el territorio, proyectando a nivel nacional e internacional el AM LS-CQ como una metrópolis más integrada, resiliente, competitiva y sostenible.

Tabla 174 Síntesis de aprendizajes estratégicos y oportunidades para el futuro desarrollo del AM LS-CQ

Lo observado …	Aprendizajes y oportunidades de futuro
• Identificación de **desafíos compartidos** que trascienden los límites comunales	Existe un diagnóstico común para consolidar una gestión metropolitana integrada y coordinada
• Existencia de **voluntad política y técnica** para abordar problemáticas metropolitanas	Se generan condiciones favorables para implementar acuerdos, instrumentos y proyectos de alcance metropolitano
• **Generación de espacios de diálogo**, coordinación y confianza entre instituciones	Se establecen las bases para una gobernanza colaborativa y sostenible en el tiempo
• Construcción de un **modelo de gobernanza validado** por actores clave para impulsar futuras gestiones metropolitanas	Se dispone de una gobernanza metropolitana flexible y adaptable, capaz de transitar desde su diseño hacia su operatividad, transformando acuerdos en capacidades permanentes de acción
• Construcción de una **visión compartida** de desarrollo, en consenso con los actores del territorio	Se dispone de un horizonte común de desarrollo, capaz de orientar la acción pública y fortalecer la continuidad de las estrategias metropolitanas
• **Construcción de objetivos estratégicos y una cartera de iniciativas** en el Plan Metropolitano	El territorio cuenta con una hoja de ruta consensuada para orientar inversiones y acciones de desarrollo futuro, capaz de convertirse en una herramienta activa de gestión del territorio
• **Definición de una cartera de seis iniciativas detonantes** que orientarán las primeras acciones de la agenda	El área metropolitana cuenta con una priorización de iniciativas habilitantes y detonantes capaces de generar resultados visibles en etapas tempranas

Fuente: IDOM

6.1. Desafíos y Recomendaciones

La formulación del Modelo de Gobernanza y del Plan Metropolitano permite disponer de una base institucional y estratégica para orientar el desarrollo del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo. No obstante, la experiencia comparada y los resultados del proceso desarrollado evidencian que los principales retos de la etapa siguiente radican en su implementación efectiva y sostenida en el tiempo.

Los desafíos identificados se organizan en torno a dos ámbitos complementarios. El primero corresponde a la puesta en marcha de la gobernanza metropolitana, donde resulta prioritario consolidar los mecanismos de coordinación técnico-político, fortalecer las capacidades institucionales, promover la colaboración entre actores y establecer sistemas de información y seguimiento que sustenten la toma de decisiones. El segundo se relaciona con la implementación del Plan Metropolitano, orientado a transformar los lineamientos estratégicos y la cartera de iniciativas en una hoja de ruta operativa, financiable, monitoreable y capaz de adaptarse a los cambios institucionales y territoriales que puedan surgir durante su ejecución.

En este marco, se identifican una serie de desafíos y recomendaciones orientadas a apoyar la puesta en marcha del Modelo de Gobernanza y la implementación progresiva del Plan Metropolitano. La siguiente tabla sintetiza los principales ámbitos de acción, las medidas operativas asociadas y sus prioridades temporales de implementación.

Tabla 175 Síntesis de Desafíos y Recomendaciones: Inicio de la Gobernanza e Implementación de Plan Metropolitano

	Eje	Desafío principal	Recomendación operativa	Prioridad de implementación
INICIO DE LA GOBERNANZA METROPOLITANA	Institucionalidad	**Transitar desde una gobernanza diseñada hacia una gobernanza operativa,** asegurando que las instancias propuestas funcionen como espacios reales de coordinación	**Formalizar un acuerdo metropolitano de arranque** que establezca compromisos, reglas de funcionamiento, prioridades compartidas y responsabilidades iniciales.	Corto plazo
	Desarrollo institucional	**Consolidar una gobernanza incremental, flexible y adaptable**, evitando exigir una madurez institucional inmediata.	**Implementar una agenda progresiva de activación**, con hitos de corto plazo y mecanismos periódicos de revisión y ajuste.	Permanente
	Formalización institucional	**Formalizar y activar tempranamente las instancias técnico-políticas** necesarias para la gestión metropolitana.	Constituir el Comité Metropolitano, fortalecer el rol del DAM y consolidar la Mesa de Coordinación Metropolitana como instancia permanente.	Corto plazo
	Coordinación interinstitucional	**Alinear voluntades políticas**, capacidades técnicas y agendas sectoriales entre el Gobierno Regional, municipios y servicios públicos.	**Instalar una mesa permanente de coordinación** GORE-Municipios-Servicios Sectoriales, orientada a planificación, inversión y seguimiento.	Corto plazo y permanente
	Rol Articulador del DAM	Evitar que el DAM opere solo como unidad administrativa, para **reforzar su función articuladora del modelo.**	**Posicionar al DAM como Secretaría Ejecutiva** y nodo técnico de coordinación, seguimiento, información y apoyo a la toma de decisiones.	Corto plazo y permanente
	Capital relacional	**Construir confianza, legitimidad y colaboración** entre actores desde las primeras etapas de implementación.	**Desarrollar instancias periódicas de trabajo colaborativo**, seguimiento de acuerdos y retroalimentación técnica entre actores clave.	Permanente
	Integración temática	Evitar que los distintos ámbitos metropolitanos operen como agendas aisladas o fragmentadas.	**Activar un número acotado de mesas específicas** para coordinaciones temáticas, con mandatos y objetivos definidos.	Corto plazo
	Gestión de información	Generar capacidades para una **coordinación basada en evidencia, transparencia y trazabilidad**.	**Crear una cultura de información compartida, implementando progresivamente un Sistema Metropolitano de Información Territorial** como soporte para la gestión, seguimiento y monitoreo.	Corto y mediano plazo
IMPLEMENTACIÓN DE PLAN METROPOLITANO	Gestión estratégica	Transformar el Plan Metropolitano en una **hoja de ruta efectiva** para orientar decisiones, inversiones y coordinación institucional.	**Traducir las iniciativas en una programación gradual**, con responsables, plazos, mecanismos de seguimiento y condiciones habilitantes.	Corto plazo
	Priorización de iniciativas	Evitar que la cartera sea entendida como un listado estático de proyectos.	**Priorizar iniciativas habilitantes y detonantes para desafíos compartidos**, que generen acuerdos institucionales y resultados tempranos.	Corto plazo
	Operatividad	Pasar de iniciativas formuladas a proyectos implementables y gestionables.	**Elaborar fichas de gestión para cada iniciativa priorizada**, definiendo responsables, financiamiento, actores involucrados y etapas de implementación.	Corto plazo
	Financiamiento	**Asegurar continuidad presupuestaria** y recursos para la implementación del Plan Metropolitano.	Vincular la cartera priorizada con convenios de programación, presupuestos regionales, fuentes sectoriales y eventuales acuerdos interinstitucionales.	Corto y mediano plazo
	Coordinación de instrumentos	**Articular la planificación comunal, intercomunal, regional y sectorial** en torno a objetivos metropolitanos comunes.	Impulsar mecanismos permanentes de coordinación entre instrumentos normativos, sectoriales y de inversión.	Mediano plazo
	Implementación sectorial	Asegurar que las iniciativas estratégicas cuenten con espacios específicos de gestión y seguimiento.	Utilizar mesas específicas temáticas como plataformas de impulso, coordinación técnica y seguimiento de iniciativas priorizadas.	Corto plazo
	Monitoreo y evaluación	**Medir avances** sin generar sistemas excesivamente complejos o difíciles de sostener.	**Implementar un sistema de indicadores** orientado al seguimiento, monitoreo y evaluación de las decisiones estratégicas.	Corto plazo y permanente
	Información y transparencia	Disponer de información confiable para apoyar decisiones y rendición de cuentas.	**Consolidar el Sistema Metropolitano de Información Territorial** para la comunicación y avances del Plan.	Corto y mediano plazo
	Adaptabilidad	Mantener capacidad de respuesta frente a cambios institucionales, financieros, ambientales o territoriales.	**Incorporar revisiones periódicas de la cartera** y mecanismos de actualización de prioridades e iniciativas.	Permanente

Fuente: IDOM

La matriz precedente mediante la síntesis de desafíos y recomendaciones evidencia que la consolidación del AM LS-CQ requiere abordar simultáneamente desafíos de gobernanza, coordinación institucional, gestión estratégica, financiamiento, información y seguimiento. En el corto plazo, las prioridades se concentran en formalizar y activar las instancias definidas por el Modelo de Gobernanza —especialmente el Comité Metropolitano, la Mesa de Coordinación Metropolitana y el Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM)—, junto con establecer reglas de funcionamiento, mecanismos de coordinación permanentes y una agenda inicial de trabajo que permita transitar desde una gobernanza diseñada hacia una gobernanza operativa. Estas acciones constituyen condiciones habilitantes para la implementación efectiva del Plan Metropolitano y para la generación de acuerdos en torno a prioridades compartidas de desarrollo.

En una segunda etapa, adquieren especial relevancia las acciones orientadas a transformar el Plan Metropolitano en una hoja de ruta de gestión. Esto implica priorizar iniciativas habilitantes y detonantes sin que sea un listado estático, fortalecer los mecanismos de financiamiento, coordinar instrumentos de planificación e inversión y consolidar espacios específicos para la implementación y seguimiento de las iniciativas estratégicas. Del mismo modo, se identifica como prioridad la implementación progresiva de un Sistema Metropolitano de Información Territorial y de un sistema de monitoreo y evaluación que permita fortalecer la transparencia y una cultura de información compartida, facilitando la adaptación frente a cambios institucionales, financieros o territoriales.

De manera transversal, el proceso refuerza la necesidad de adoptar un enfoque de gobernanza incremental, flexible y adaptativo. Tanto la Gobernanza como el Plan Metropolitano deben entenderse como instrumentos dinámicos, sujetos a procesos permanentes de aprendizaje, revisión y ajuste. En consecuencia, la capacidad de evaluar resultados, actualizar prioridades, fortalecer la articulación entre actores y consolidar una cultura de información compartida será un factor crítico para la sostenibilidad institucional del AM LS-CQ y para el cumplimiento de los objetivos metropolitanos de largo plazo.

Finalmente, la experiencia desarrollada confirma que la Gobernanza Metropolitana y el Plan Metropolitano son dimensiones interdependientes de un mismo proceso. La efectividad de la cartera de iniciativas dependerá de la capacidad de coordinación institucional y de gestión del modelo de gobernanza, mientras que la consolidación de la gobernanza requerirá demostrar resultados concretos mediante la implementación progresiva de las iniciativas priorizadas. Por ello, el fortalecimiento simultáneo de ambas dimensiones constituye la principal condición para avanzar hacia una gestión metropolitana más integrada, colaborativa, resiliente y orientada a resultados.

7 GLOSARIO

7. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **AM LS-CQ**: Área Metropolitana de La Serena–Coquimbo
- **APRX:** Archivo de proyecto de ArcGIS Pro
- **BBNN**: Ministerio de Bienes Nacionales
- **BCN**: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile
- **BHT**: Bienestar Humano Territorial
- **BIP**: Banco Integrado de Proyectos
- **CCA**: Comité Consultivo de Alcaldes
- **CCU**: Continuo de Construcciones Urbanas
- **CEAZA**: Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas
- **CFT**: Centro de Formación Técnica
- **CM**: Comité Metropolitano
- **CMN**: Consejo de Monumentos Nacionales
- **CONAF**: Corporación Nacional Forestal
- **CORE**: Consejo Regional
- **COSOR**: Consejo de la Sociedad Civil Regional de Coquimbo
- **COSOC**: Consejo Comunal de la Sociedad Civil
- **CRDP**: Corporación Regional de Desarrollo Productivo
- **DAM**: Departamento de Áreas Metropolitanas
- **DB**: Densidad Bruta
- **DIPLADE**: División de Planificación y Desarrollo Regional
- **DIPRES**: Dirección de Presupuestos
- **DIRPLAN**: Dirección de Planeamiento
- **DIT**: División de Infraestructura y Transporte
- **DGA**: Dirección General de Aguas
- **DOM**: Dirección de Obras Municipales
- **DS**: Decreto Supremo
- **DTPR**: División de Transporte Público Regional
- **DU**: Densidad Urbana
- **EMPCO:** Empresa Portuaria Coquimbo
- **ERD**: Estrategia Regional de Desarrollo
- **FCM**: Fondo Común Municipal
- **FNDR**: Fondo Nacional de Desarrollo Regional
- **FODA**: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas
- **GORE**: Gobierno Regional
- **GSE**: Grupo Socioeconómico
- **ICH**: Inmueble de Conservación Histórica
- **INE:** Instituto Nacional de Estadísticas
- **IP:** Instituto Profesional
- **IPT:** Instrumentos de Planificación Territorial
- **IRAL:** Inversión Regional de Asignación Local
- **LGUC:** Ley General de Urbanismo y Construcciones
- **LOGCAR:** Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional
- **LU:** Límite Urbano
- **MBHT:** Matriz de Bienestar Humano Territorial
- **MCM:** Mesa de Coordinación Metropolitana
- **MDSF:** Ministerio de Desarrollo Social y Familia
- **MH:** Monumento Histórico
- **MINSEG**: Ministerio de Seguridad Pública

- **MINVU**: Ministerio de Vivienda y Urbanismo
- **MMA**: Ministerio del Medio Ambiente
- **MOP**: Ministerio de Obras Públicas
- **MPKX**: Map Package de ArcGIS Pro
- **MTT**: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **ODS**: Objetivo de Desarrollo Sostenible
- **OGUC**: Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones
- **PACCC**: Plan de Acción Comunal de Cambio Climático
- **PARCC**: Plan de Acción Regional de Cambio Climático
- **PIB**: Producto Interno Bruto
- **PIIMEP**: Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público
- **PLADECO**: Plan de Desarrollo Comunal
- **PMTUM**: Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano
- **PRC**: Plan Regulador Comunal
- **PRDU**: Plan Regional de Desarrollo Urbano
- **PRI**: Plan Regulador Intercomunal
- **PRM**: Plan Regulador Metropolitano
- **PRRD**: Plan Regional de Reducción del Riesgo de Desastres
- **PROT**: Plan Regional de Ordenamiento Territorial
- **RSD**: Residuos Sólidos Domiciliarios
- **SEA**: Servicio de Evaluación Ambiental
- **SECPLAN**: Secretaría Comunal de Planificación
- **SECTRA**: Secretaría de Planificación de Transporte
- **SENAPRED**: Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres
- **SEREMI**: Secretaría Regional Ministerial
- **SERVIU**: Servicio de Vivienda y Urbanización
- **SHOA**: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico
- **SHP**: Shapefile (formato de archivo geoespacial)
- **SIG**: Sistema de Información Geográfica
- **SIGPA**: Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural
- **SNAP**: Sistema Nacional de Áreas Protegidas
- **STU**: Sistema de Transporte Urbano
- **SUBDERE**: Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo
- **TMCA**: Tasa Media de Crecimiento Anual
- **ZCH**: Zona de Conservación Histórica
- **ZEU**: Zona de Extensión Urbana
- **ZT**: Zona Típica

8 BIBLIOGRAFÍA

8. BIBLIOGRAFÍA

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2018). Plan de Acción Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (s.f.). Reportes comunales. https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/index.html

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (s.f.). Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT): Estadísticas habitacionales. https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-de-busqueda?categoria=estadisticas-habitacionales

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (s.f.). Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT). https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-de-busqueda?categoria=Censo-vivienda-

Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR2). (s.f.). Monitor de sequías. https://seguridadhidrica.cr2.cl/monitor/

Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA). (2024). Informe climático regional y condiciones de sequía en la Región de Coquimbo. https://boletin.ceazamet.cl/images/boletin/boletin.ceazamet.2024.09.pdf

City Planning & Programa de Vialidad y Transporte Urbano. (2025). Diagnóstico transporte público conurbación Coquimbo–La Serena.

Comisión de Estudios, SUBDERE. (2023). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana Alto Hospicio – Iquique .

Congreso Nacional de Chile. (1992). Ley N°19.175. Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional. Obtenido de https://bcn.cl/2f363

Congreso Nacional de Chile. (1995). Ley N° 19.379. Fija Plantas de Personal de los Servicios Administrativos de los Gobiernos Regionales. Obtenido de https://bcn.cl/2f8wc

Congreso Nacional de Chile. (2001). Ley N° 19.778. Modifica la Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional en Materia de Planes Reguladores. Obtenido de https://bcn.cl/1SCRtT

Congreso Nacional de Chile. (2005). Ley N° 20.035. Introduce Modificaciones en la Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, en lo Relativo a la Estructura y Funciones de los Gobiernos Regionales. Obtenido de https://bcn.cl/2k3ve

Congreso Nacional de Chile. (2005). Ley N° 20.050. Reforma Constitucional que Introduce Diversas Modificaciones a la Constitución Política de la República . Obtenido de https://bcn.cl/2f96j

Congreso Nacional de Chile. (2009). Ley N° 20.390. Reforma Constitucional en Materia de Gobierno y Administración Regional. Obtenido de https://bcn.cl/2lumg

Congreso Nacional de Chile. (2011). Ley N° 20.500. Sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública. Obtenido de https://bcn.cl/2f7nb

Congreso Nacional de Chile. (2013). Ley N° 20.678. Establece la Elección Directa de los Consejeros Regionales. Obtenido de https://bcn.cl/27efl

Congreso Nacional de Chile. (2017). Ley N° 20.990. Dispone la Elección Popular del Órgano Ejecutivo del Gobierno Regional. Obtenido de https://bcn.cl/2czzn

Congreso Nacional de Chile. (2018). Ley N° 21.073. Regula la Elección de Gobernadores Regionales y Realiza Adecuaciones a Diversos Cuerpos Legales. Obtenido de https://bcn.cl/27ex8

Congreso Nacional de Chile. (2018). Ley N° 21.074. Fortalecimiento de la Regionalización del País. Obtenido de https://bcn.cl/2bs0f

Coquimbo, G. R. (2006). Resolución N°14: Promulga el Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Coquimbo. (B. d. Chile, Recopilador) Chile. Recuperado el Mayo de 2026, de https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=256523

Dirección General de Aguas (DGA). (2004). Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad: Cuenca del río Elqui. https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2017/12/Elqui.pdf

Gobierno Regional de Coquimbo. (2006). Resolución N.° 14: Promulga el Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Coquimbo. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=256523

Gobierno Regional de Coquimbo. (2017). Política Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Coquimbo 2030.

Gobierno Regional de Coquimbo. (2019). Resolución N.° 1: Promulga el Plan Regulador Intercomunal de la Provincia de Elqui. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=1130447

Gobierno Regional de Coquimbo. (2024). Estrategia Regional de Desarrollo Región de Coquimbo 2030.

Gobierno Regional de Coquimbo. (2024). Estudio base para un Plan Metropolitano de Infraestructura para la Movilidad y Espacio Público La Serena–Coquimbo (PIIMEP). Allard & Partners.

Gobierno Regional de Coquimbo. (2025). Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC) de Coquimbo.

Gobierno Regional de Coquimbo. (2025). Consolidado temas e iniciativas de interés Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

Gobierno Regional de Coquimbo & Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo. (2019). Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui. https://portalipt.minvu.cl/instrumentos/160

Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (s.f.). Plan Regulador Comunal de Coquimbo. https://planreguladorcomunalcoquimbo.cl/

Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (2025). Actualización Plan Regulador Comunal de Coquimbo: Memoria explicativa.

Ilustre Municipalidad de Coquimbo. (2025). Plan Regulador Comunal de Coquimbo: Ordenanza Local.

Ilustre Municipalidad de La Serena. (s.f.). Plan Regulador Comunal de La Serena: Memoria explicativa. https://transparencia.laSerena.cl/documentos/doc_65__28122020121044.pdf

Ilustre Municipalidad de La Serena. (s.f.). Plan Regulador Comunal de La Serena: antecedentes y documentos asociados. https://transparencia.laSerena.cl/ptransact.php?n=65

Instituto Nacional de Estadísticas. (2003). Síntesis de resultados: XVII Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2002. https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/Censo-de-poblacion-y-vivienda/publicaciones-y-anuarios/2002/sintesiscensal-2002.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas. (s.f.). Censo 2017. https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/Censo-de-poblacion-y-vivienda/publicaciones-y-anuarios/2017/publicaci%C3%B3n-de-resultados/sintesis-de-resultados-Censo2017.pdf?sfvrsn=1b2dfb06_6

Instituto Nacional de Estadísticas. (2025). Censo de Población y Vivienda 2024: Portal de resultados. INE. https://censo2024.ine.gob.cl

Instituto Nacional de Estadísticas. (2025). Resultados del Censo de Población y Vivienda 2024: Inmigración internacional. https://Censo2024.ine.gob.cl/estadisticas/

Instituto Nacional de Estadísticas. (s.f.). Redatam: diseminación de datos. https://redatam-ine.ine.cl/

Instituto Nacional de Estadísticas. (s.f.). Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano. https://insights.arcgis.com/#/embed/faa4cc1fd94641a5881ba43c253b00f8

Ministerio del Deporte (2014). Infraestructura Deportiva. Geoportal de Chile

Ministerio de Educación (2024). Mapa Establecimientos Educacionales. https://localizar.agenciaeducacion.cl/

Ministerio de Salud. (2025). Establecimientos de salud. https://saludresponde.minsal.cl/buscador-de-establecimientos-de-salud/

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, SECTRA. (s.f.). Región de Coquimbo: Planes y proyectos. https://www.sectra.gob.cl/plan-y-proyecto/region-de-coquimbo/

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2020). Metodología para determinar áreas funcionales de Chile.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2023). Continuo de construcciones urbanas. https://ide.minvu.cl/datasets/ccu-2021/explore

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Catastro Nacional de Campamentos 2024. https://www.minvu.gob.cl/catastro-campamentos-2022/

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Centro de Estudios de Ciudad y Territorio. https://centrodeestudios.minvu.gob.cl/

Ministerio de Vivienda y Urbanismo; Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo; Secretaría de Planificación de Transporte; Instituto Nacional de Estadísticas. (2020). Metodología para determinar áreas funcionales de Chile.

Ministerio del Interior. (1974). Decreto Ley 575. Regionalización del País. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Obtenido de https://bcn.cl/2m738

Ministerio del Interior. (2026). Decreto 84. Constituye Área Metropolitana la Serena - Coquimbo. Obtenido de https://bcn.cl/T5FdHV

Ministerio del Interior. (2026). Decreto 85. Constituye Área Metropolitana Gran Valparaíso. Obtenido de https://bcn.cl/3Pkjvp

Ministerio del Interior. (2026). Decreto 86. Constituye Área Metropolitana de O'Higgins (AMO'H). Obtenido de https://bcn.cl/Y4c5kw

Ministerio del Interior. (2026). Decreto 87. Constituye Área Metropolitana Puerto Montt - Puerto Varas. Obtenido de https://bcn.cl/5nXjTS

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2020). Decreto 656. Reglamento que Fija las Condiciones, Plazos y Demás Materias Concernientes al Procedimiento de Transferencia de Competencias. Obtenido de https://bcn.cl/2no8a

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2020). Decreto 98. Aprueba Reglamento que Fija los Estándares Mínimos para el Establecimiento de las Áreas Metropolitanas y Establece Normas para su Constitución. Obtenido de https://bcn.cl/2n4vx

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2023). Decreto 193. Constituye Área Metropolitana Alto Hospicio-Iquique . Obtenido de https://bcn.cl/3jyv5

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2024). Decreto 326. Constituye Área Metropolitana del Gran Concepción. Obtenido de https://bcn.cl/obnhsk

Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2024). Decreto 337. Constituye Área Metropolitana de Santiago. Obtenido de https://bcn.cl/T1gwOx

Ministerio del Medio Ambiente. (2019). Determinación del riesgo de los impactos del cambio climático en las costas de Chile. https://archivocambioclimatico.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2020/04/2019-10-22-Informe-V05-CCCostas-Puertos-Rev1.pdf

Ministerio del Medio Ambiente. (2025). Plan de Acción Regional de Cambio Climático Región de Coquimbo (PARCC).

Municipalidad de Coquimbo. (2019). Plan Regulador Comunal de Coquimbo: Ordenanza local.

Municipalidad de Coquimbo. (2023). Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Coquimbo 2024–2028.

Municipalidad de La Serena. (2018). Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2019–2022.

Municipalidad de La Serena. (2024). Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) La Serena 2022–2030: Actualización 2024.

Saaty, T. (1980). The Analytic Hierarchy Process: Planning, Priority Setting, Resource Allocation. McGraw-Hill.

Servicio de Impuestos Internos. (s. f.). Servicio de Impuestos Internos. https://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html

Servicio de Vivienda y Urbanización Región de Coquimbo. (s.f.). Instrumentos de planificación territorial. https://serviucoquimbo.minvu.gob.cl/pag-m/instrumento-de-planificacion-territorial/

Servicio Nacional de Migraciones. (2026). Minuta: población extranjera residente en la Región Metropolitana de Santiago. https://serviciomigraciones.cl/wp-content/uploads/estudios/Minutas-Region/Metropolitana-de-Santiago.pdf

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). (2024). Informe fundado para la recomendación de constitución del Área Metropolitana La Serena–Coquimbo.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2023). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana de Santiago.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2023). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana del Gran Concepción.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2024). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana de O'Higgins, AMO'H.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2024). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana del Gran Valparaíso.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2024). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana La Serena-Coquimbo.

Secretaría Ejecutiva, Comité Interministerial de Descentralización. (2024). Informe Fundado para la Recomendación de Constitución del Área Metropolitana Puerto Montt-Puerto Varas.

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). (2023). División política administrativa 2023 [Conjunto de datos geoespacial]. https://geoportal.cl/geoportal/catalog/36391/

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). Pontificia Universidad Católica de Chile. (Agosto de 2016). Desarrollo Urbano y el Cambio Climático: Huella Urbana Actual e Histórica, Escenarios de Crecimiento Urbano y Estudios Básicos sobre Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en la conurbación La Serena/Coquimbo.

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez (2022). Atlas Matriz de Bienestar Humano Territorial de Chile.

8 | ANEXOS

9. ANEXOS

9.1. Facultades, Funciones y Atribuciones según Marco Legal Vigente

Como parte de los productos de la Etapa 2, se incluyen los anexos con la sistematización del marco normativo y las competencias de los principales actores de la gobernanza metropolitana.

9.1.1. Gobernador Regional

Respecto a las facultades, funciones y atribuciones del Gobernador Regional el marco legal vigente establece que:

Ley 19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional,

Artículo 24, letras a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n (texto refundido)

a) *Formular **políticas de desarrollo de la región**, considerando las políticas y planes comunales respectivos. Para ello deberá utilizar, entre otros, criterios orientados a reducir la pobreza, fomentar la creación de empleos y todos aquellos que estén destinados a promover el desarrollo de los habitantes de la región;*
b) *Someter al consejo regional las **políticas, estrategias y proyectos de planes regionales de desarrollo** y sus modificaciones;*
c) *Proveer a la ejecución de **políticas, estrategias y planes de desarrollo regional** que hayan sido debidamente aprobados por el consejo regional, cuando corresponda;*
d) *Someter al consejo regional el proyecto de presupuesto del respectivo gobierno regional, el cual deberá incorporar los contenidos indicados en el artículo 73 de la presente ley. El proyecto de presupuesto deberá ajustarse a las orientaciones y límites que establezca la política nacional de desarrollo y demás normas legales sobre administración financiera del Estado;*
e) *Proponer al consejo regional la distribución de los recursos del o los programas de inversión del gobierno regional, señalados en el artículo 73 de esta ley, conforme a ítems o marcos presupuestarios, así como de las inversiones sectoriales de asignación regional. Esta propuesta deberá basarse en variables e indicadores objetivos de distribución intrarregional. Cada ítem o marco presupuestario deberá contar con la respectiva descripción de directrices, prioridades y condiciones en que debe ejecutarse. Esta distribución en ningún caso podrá referirse a proyectos singularizados, salvo lo contemplado en el artículo 78;*
f) *Proponer al consejo regional la celebración de los **convenios de programación** a que se refieren los artículos 81 y 81 bis;*

g) Proponer al consejo regional los proyectos de reglamentos regionales que regulen materias propias de la competencia del gobierno regional, en conformidad a las leyes y a los reglamentos supremos correspondientes;

h) Representar judicial y extrajudicialmente al gobierno regional, pudiendo ejecutar los actos y celebrar los contratos de su competencia o los que le encomiende el consejo;

i) Nombrar y remover a los funcionarios que la ley determine como de su con fianza;

j) Velar por el cumplimiento de las normas sobre probidad administrativa contenidas en la Ley N° 18.575, en lo que corresponda;

k) Ejercer la administración de los bienes y recursos propios del gobierno regional, con sujeción a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables y a las normas que el consejo regional pueda adoptar sobre la materia. En todo caso, requerirá del acuerdo de éste para enajenar o gravar bienes raíces, así como para entregarlos en comodato o arrendamiento por un lapso superior a cinco años, el que en ningún caso excederá de veinte;

l) Administrar, en los casos que determine la ley, los bienes nacionales de uso público;

m) Coordinar, supervigilar o fiscalizar, según corresponda, a los servicios públicos que dependan o se relacionen con el gobierno regional respectivo;

n) Informar al consejo regional oportunamente respecto de las proposiciones de programas y proyectos a que se refiere el artículo 21, así como dar a conocer a las autoridades a que dicho precepto se refiere, el plan de desarrollo regional;

ñ) Dictar las resoluciones e instrucciones que estime necesarias para el ejercicio de sus atribuciones;

o) Promulgar, previo acuerdo del consejo regional, el ***plan regional de ordenamiento territorial****, los* ***planes reguladores metropolitanos e intercomunales****,* ***comunales*** *y* ***seccionales*** *y los* ***planos de detalle de planes reguladores intercomunales*** *conforme a las normas del decreto con fuerza de ley N° 458, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, promulgado el año 1975 y publicado el año 1976, que aprueba la nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones;*

p) Responder, dentro del plazo de veinte días hábiles y por escrito, los actos de fiscalización que realice el consejo en su conjunto y las informaciones solicitadas por los consejeros en forma individual;

q) ***Presidir el consejo regional****. En las sesiones del consejo regional el gobernador regional tendrá derecho a voto. En los casos en que se produzca un empate en el resultado de las votaciones, el gobernador regional ejercerá el derecho de voto dirimente.*

r) ***Convocar al consejo regional*** *y disponer la citación a las sesiones. Las citaciones al consejo regional deberán realizarse al menos con veinticuatro horas de anticipación a la fecha de su celebración. Sin perjuicio de lo anterior, podrá citarse al consejo regional en un plazo menor, con la aprobación de la unanimidad de los consejeros regionales en ejercicio. El gobernador*

regional elaborará la tabla de la sesión, la que comunicará a los consejeros regionales conjuntamente con la citación a la sesión. El gobernador regional, al inicio de la sesión, podrá proponer, mediante urgencias, la inclusión en la tabla de uno o más puntos de tabla para su despacho, señalando además, la razón de la inclusión. Los consejeros regionales podrán desechar dicha inclusión con los dos tercios de sus miembros en ejercicio. Con todo, si existiere un plazo legal o reglamentario que obligue a resolver dentro de éste alguna materia o iniciativa, el consejo no podrá rechazar la inclusión de ésta en la tabla.

*s) **Solicitar al Presidente de la República**, previo acuerdo del consejo regional, la **transferencia de una o más competencias de los ministerios y servicios públicos** creados para el cumplimiento de la función administrativa, según las normas establecidas en el Párrafo 2° del Capítulo II del Título Segundo de la presente ley;*

*t) Someter al consejo regional la **propuesta de territorios como zonas rezagadas** y su respectivo plan de desarrollo, en función de lo establecido en la letra i) del artículo 17;*

*u) Someter al consejo regional el **plan regional de desarrollo turístico**;*

*v) Proponer al consejo regional el **anteproyecto regional de inversiones** a que se refiere el artículo 71 de la presente ley, y*

w) Ejercer las demás atribuciones que la ley le confiera.

Artículo 25: El consejo regional podrá aprobar, modificar o sustituir las propuestas que les presente el gobernador regional para efectos de ejercer las atribuciones señaladas en las letras b), d), e) y s) del artículo anterior, y su pronunciamiento deberá emitirse dentro del plazo de treinta días, contado desde la fecha en que sea convocado para tales efectos.

Si el gobernador regional desaprobare las modificaciones introducidas por el consejo a los proyectos y proposiciones referidos en el inciso anterior, así como a los proyectos de reglamentos a que se refiere la letra g) del artículo precedente, podrá deducir las observaciones que estime pertinentes dentro del término de diez días, acompañando los elementos de juicio que las fundamenten. Transcurrido este plazo sin que se formulen dichas observaciones, regirá lo sancionado por el consejo. En caso contrario, el consejo sólo podrá desecharlas con el voto conforme de la mayoría absoluta más uno de sus miembros en ejercicio.

Artículo 26: El gobernador regional, en el mes de mayo de cada año, dará cuenta al consejo regional de su gestión como ejecutivo del gobierno regional, a la que deberá acompañar el balance de la ejecución presupuestaria y el estado de situación financiera. La cuenta pública, el balance de ejecución presupuestaria y el estado de situación financiera deberán ser publicados en la página web del correspondiente gobierno regional. El incumplimiento de lo establecido en este artículo será considerado causal de notable abandono de sus deberes por parte del gobernador regional.

*Artículo 27: El gobernador regional será el **jefe superior de los servicios administrativos del gobierno regional** y propondrá al consejo la organización de los mismos, de acuerdo con las normas básicas sobre organización establecidas por esta ley.*

El personal de estos servicios se regirá por el Estatuto Administrativo y demás normas propias de los funcionarios de la Administración Pública, y su régimen de remuneraciones será el establecido en el Decreto Ley N° 249, de 1974, y sus normas complementarias, así como en las contenidas en la presente ley. Los funcionarios que desempeñen los cargos correspondientes a los dos primeros niveles jerárquicos, se regirán por las disposiciones de los artículos 49 de la Ley N° 18.575 y 7° de la Ley N° 18.834.

El gobernador regional deberá informar trimestralmente al consejo regional los resultados de todos los sumarios administrativos finalizados, que hayan sido instruidos respecto de funcionarios del servicio administrativo del gobierno regional. El gobernador regional será el jefe superior de los directores de los servicios públicos que dependan o se relacionen con el gobierno regional.

9.1.2. Consejo Regional

Respecto a las facultades, funciones y atribuciones del Consejo Regional el marco legal vigente establece que:

DFL 1-19175, Fija Texto Refundido, Coordinado, Sistematizado y Actualizado de la Ley N°19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional. Título II, Capítulo III, Párrafo 2°, Artículos 28 y 36.

*Artículo 28.- El consejo regional tendrá por finalidad hacer efectiva la participación de la comunidad regional y estará investido de **facultades normativas, resolutivas y fiscalizadoras**.*

Artículo 36.- Corresponderá al consejo regional:

a) *Aprobar el reglamento que regule su funcionamiento, en el que se podrá contemplar la existencia de diversas comisiones de trabajo cuyas presidencias no podrán ser ejercidas por el presidente del consejo;*
b) *Aprobar los reglamentos regionales;*
c) *Aprobar los **planes regionales de desarrollo urbano**, los **planes reguladores metropolitanos** y los **planes reguladores intercomunales** propuestos por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo. Aprobar los **planes reguladores comunales** y los **planes seccionales de comunas** que no formen parte de un territorio normado por un plan regulador metropolitano o intercomunal, previamente acordados por las municipalidades, en conformidad con la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sobre la base del*

informe técnico que deberá emitir la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo respectiva. No obstante lo anterior, le corresponderá pronunciarse sobre los planes reguladores comunales y los planes seccionales de comunas que, formando parte de un territorio normado por un plan regulador metropolitano o intercomunal, hayan sido objeto de un informe técnico desfavorable de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, sólo respecto de aquellos aspectos que hayan sido objetados en dicho informe. El consejo regional deberá pronunciarse dentro del plazo de noventa días, contado desde su recepción, cuando se trate de planes regionales de desarrollo urbano, planes reguladores metropolitanos o intercomunales. Tratándose de planes reguladores comunales y seccionales, el pronunciamiento deberá emitirse dentro del plazo de sesenta días. Transcurridos que sean dichos plazos, se entenderá aprobado el respectivo instrumento de planificación;

d) *Aprobar, modificar o sustituir el* ***plan de desarrollo de la región*** *y el* ***proyecto de presupuesto regional****, así como sus respectivas modificaciones, sobre la base de la proposición del intendente;*

e) *Resolver, sobre la base de la proposición del intendente, la distribución de los recursos del* ***Fondo Nacional de Desarrollo Regional*** *que correspondan a la región, de los recursos de los programas de inversión sectorial de asignación regional y de los recursos propios que el gobierno regional obtenga en la aplicación de lo dispuesto en el N° 20° del artículo 19 de la Constitución Política de la República;*

f) *Aprobar, sobre la base de la proposición del intendente, los* ***convenios de programación*** *que el gobierno regional celebre;*

g) *Fiscalizar el desempeño del intendente regional en su calidad de órgano ejecutivo del mismo, como también el de las unidades que de él dependan, pudiendo requerir del intendente la información necesaria al efecto. Si después de transcurrido el plazo de veinte días hábiles a que se refiere el artículo 24 letra q), no se obtiene respuesta satisfactoria, el consejo en su conjunto o cada consejero podrá recurrir al procedimiento establecido en el artículo 14 de la Ley N° 18.575 para que el juez ordene la entrega de la información. Ésta sólo podrá denegarse si concurre alguna de las causales especificadas en el artículo 13 de la misma Ley;*

h) *Dar su acuerdo al intendente para enajenar o gravar bienes raíces que formen parte del patrimonio del gobierno regional y respecto de los demás actos de administración en que lo exijan las disposiciones legales, incluido el otorgamiento de concesiones.*

i) *Emitir opinión respecto de las proposiciones de modificación a la división política y administrativa de la región que formule el gobierno nacional, y otras que le sean solicitadas por los Poderes del Estado, y*

j) Ejercer las demás atribuciones necesarias para el ejercicio de las funciones que la ley le encomiende

9.1.3. Alcaldes

Respecto a las facultades, funciones y atribuciones de los Alcaldes el marco legal vigente establece que:

Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades. DFL 1 Fija El Texto Refundido, Coordinado Y Sistematizado De La Ley N° 18.695.

Artículo 56°.- El alcalde es la ***máxima autoridad de la municipalidad*** *y en tal calidad le corresponderá su dirección y administración superior y la supervigilancia de su funcionamiento.*

En la condición antedicha, el alcalde deberá presentar, oportunamente y en forma fundada, a la aprobación del concejo, el plan comunal de desarrollo, el plan comunal de seguridad pública, el presupuesto municipal, el plan regulador, las políticas de la unidad de servicios de salud y educación y demás incorporados a su gestión, y las políticas y normas generales sobre licitaciones, adquisiciones, concesiones y permisos. Además, deberá presentar para aprobación del concejo la política de recursos humanos, la cual deberá contemplar, a lo menos, los mecanismos de reclutamiento y selección; promoción y capacitación, y egreso. En este proceso los alcaldes podrán considerar la opinión de un comité bipartito conformado en los términos del número 5 del artículo 49 bis. Dicha política podrá incluir también diversos planes piloto relacionados con el recurso humano, a fin de permitir un mejor desempeño laboral.

Artículo 63°.- El alcalde tendrá las siguientes atribuciones:

a) Representar judicial y extrajudicialmente a la municipalidad;
b) Proponer al concejo la organización interna de la municipalidad;
c) Nombrar y remover a los funcionarios de su dependencia de acuerdo con las normas estatutarias que los rijan;
d) Velar por la observancia del principio de la probidad administrativa dentro del municipio y aplicar medidas disciplinarias al personal de su dependencia, en conformidad con las normas estatutarias que lo rijan;
e) Administrar los recursos financieros de la municipalidad, de acuerdo con las normas sobre administración financiera del Estado;
f) Administrar los bienes municipales y nacionales de uso público de la comuna que correspondan en conformidad a esta ley;
g) Otorgar, renovar y poner término a permisos municipales;

h) Adquirir y enajenar bienes muebles;

i) Dictar resoluciones obligatorias de carácter general o particular;

j) Delegar el ejercicio de parte de sus atribuciones exclusivas en funcionarios de su dependencia o en los delegados que designe, salvo las contempladas en las letras c) y d) y la presidencia del consejo comunal de seguridad pública. Igualmente podrá delegar la facultad para firmar, bajo la fórmula "por orden del alcalde", sobre materias específicas;

k) Coordinar el funcionamiento de la municipalidad con los órganos de la Administración del Estado que corresponda;

l) Coordinar con los servicios públicos la acción de éstos en el territorio de la comuna;

ll) Ejecutar los actos y celebrar los contratos necesarios para el adecuado cumplimiento de las funciones de la municipalidad y de lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley N° 18.575;

m) Convocar y presidir, con derecho a voto, el concejo; como, asimismo, convocar y presidir el consejo comunal de organizaciones de la sociedad civil y el consejo comunal de seguridad pública;

n) Someter a plebiscito las materias de administración local, de acuerdo a lo establecido en los artículos 99 y siguientes;

ñ) Autorizar la circulación de los vehículos municipales fuera de los días y horas de trabajo, para el cumplimiento de las funciones inherentes a la municipalidad, y

o) Aprobar, observar o rechazar las solicitudes de materializar los aportes al espacio público que contempla la Ley General de Urbanismo y Construcciones a través de la ejecución de estudios, proyectos, obras y medidas de acuerdo a lo que dispone el mismo cuerpo legal.

p) Requerir de la Fiscalía del Ministerio Público y de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, que ejerzan sus funciones en la comuna respectiva, los datos oficiales que éstas posean en sus sistemas de información, sobre los delitos que hubiesen afectado a la comuna durante el mes anterior, con el objetivo de dar cumplimiento a la función establecida en la letra j) del artículo 4 de la presente ley.

El funcionario policial de más alto rango en la unidad policial requerida, o en quien éste delegue su función, deberá enviar dicha información al alcalde o al funcionario municipal que éste designe, a través del medio más expedito, dentro de los diez días hábiles siguientes a la solicitud, la cual en todo caso no podrá contener datos que permitan la singularización de personas determinadas.

Artículo 64°.- El alcalde consultará al concejo para efectuar la designación de delegados a que se refiere el artículo 68.

Artículo 65°.- El alcalde requerirá el acuerdo del concejo para:

a) *Aprobar el **plan comunal de desarrollo** y el **presupuesto municipal**, y sus modificaciones, como asimismo los **presupuestos de salud y educación**, los **programas de inversión** correspondientes y las políticas de recursos humanos, de prestación de servicios municipales y de concesiones, permisos y licitaciones;*

b) *Aprobar el **plan regulador comunal**, los **planes seccionales y sus planos de detalle**, el **plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público** y los estudios, proyectos, obras y medidas no incluidos en éstos que sean propuestos por los interesados conforme lo establece el artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en su caso, y el proyecto de plan regulador comunal o de plan seccional en los casos a que se refiere la letra k) del artículo 5°;*

c) *Aprobar el **plan comunal de seguridad pública** y sus actualizaciones;*

d) *Establecer derechos por los servicios municipales y por los permisos y concesiones;*

e) *Aplicar, dentro de los marcos que indique la ley, los tributos que graven actividades o bienes que tengan una clara identificación local y estén destinados a obras de desarrollo comunal;*

f) *Adquirir, enajenar, gravar, arrendar por un plazo superior a cuatro años o traspasar a cualquier título, el dominio o mera tenencia de bienes inmuebles municipales o donar bienes muebles;*

g) *Expropiar bienes inmuebles para dar cumplimiento al plan regulador comunal;*

h) *Otorgar subvenciones y aportes, para financiar actividades comprendidas entre las funciones de las municipalidades, a personas jurídicas de carácter público o privado, sin fines de lucro, y ponerles término;*

i) *Transigir judicial y extrajudicialmente;*

j) *Suscribir los **convenios de programación** a que se refieren los artículos 8° bis y 8° ter y celebrar los convenios y contratos que involucren montos iguales o superiores al equivalente a 500 unidades tributarias mensuales, y que requerirán el acuerdo de la mayoría absoluta del concejo; no obstante, aquellos que comprometan al municipio por un plazo que exceda el período alcaldicio, requerirán el acuerdo de los dos tercios de dicho concejo. Asimismo, suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones;*

k) *Otorgar concesiones municipales, renovarlas y ponerles término. En todo caso, las renovaciones sólo podrán acordarse dentro de los seis meses que precedan a su expiración, aún cuando se trate de concesiones reguladas en leyes especiales;*

l) *Dictar ordenanzas municipales y el reglamento a que se refiere el artículo 31;*

m) *Omitir el trámite de licitación pública en los casos de imprevistos urgentes u otras circunstancias debidamente calificadas, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° de esta ley;*

n) Convocar, de propia iniciativa, a plebiscito comunal, en conformidad con lo dispuesto en el Título IV;

ñ) Readscribir o destinar a otras unidades al personal municipal que se desempeñe en la unidad de control y en los juzgados de policía local;

o) Otorgar, renovar, caducar y trasladar patentes de alcoholes. El otorgamiento, la renovación o el traslado de estas patentes se practicará previa consulta a las juntas de vecinos respectivas;

p) Fijar el horario de funcionamiento de los establecimientos de expendio de bebidas alcohólicas existentes en la comuna, dentro de los márgenes establecidos en el artículo 21 de la Ley sobre Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas. En la ordenanza respectiva se podrán fijar horarios diferenciados de acuerdo a las características y necesidades de las distintas zonas de la correspondiente comuna o agrupación de comunas.

Estos acuerdos del concejo deberán ser fundados;

q) Otorgar patentes a las salas de cine destinadas a la exhibición de producciones cinematográficas de contenido pornográfico. En este caso, el acuerdo deberá adoptarse por la mayoría simple de los miembros del concejo. El alcalde oirá previamente a la junta de vecinos correspondiente;

r) Otorgar la autorización a que se refiere el párrafo segundo de la letra c) del artículo 5°, previo informe de las direcciones o unidades de tránsito y de obras municipales y de la unidad de Carabineros y el Cuerpo de Bomberos de la comuna, siempre que la solicitud sea suscrita por a lo menos el 80 por ciento de los propietarios de los inmuebles o de sus representantes o moradores autorizados cuyos accesos se encuentren ubicados al interior de la calle, pasaje o conjunto habitacional urbano o rural que será objeto de cierre. La solicitud de cierre deberá señalar su forma de administración. La autorización deberá ser fundada, especificar el lugar de instalación de los dispositivos de cierre o control; las restricciones a vehículos, peatones o a ambos, en su caso, y los horarios en que se aplicará. La municipalidad podrá revocarla en cualquier momento cuando así lo solicite, a lo menos, el 50 por ciento de los referidos propietarios o sus representantes.

Con las mismas exigencias dispuestas en el párrafo precedente, y con aquellas que se señalan a continuación, se podrá otorgar autorización para implementar medidas de control de acceso en calles y pasajes que tuvieren un acceso y salida diferentes, con los siguientes requisitos:

i. El ancho de la calzada debe ser inferior a 7 metros.

ii. Podrá implementarse solamente en la entrada y salida de calles y pasajes cuya extensión no sea superior a una cuadra.

iii. Estarán autorizados a funcionar por un lapso no superior a siete horas continuas, las que se deberán indicar en la solicitud a que se refiere el párrafo primero de este literal. Excepcionalmente, el municipio podrá autorizar periodos de cierre que no excedan de diez horas continuas, fundado en especiales motivos de seguridad y siempre que no haya afectación relevante del tránsito.

La facultad señalada en los párrafos anteriores no podrá ser ejercida en barrios o zonas declaradas patrimonio de la humanidad o respecto de barrios, calles, pasajes o lugares que tengan el carácter de patrimonio arquitectónico o sirvan como acceso a ellos o a otros calificados como monumentos nacionales.

Un reglamento expedido por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública determinará las características del cierre o de las medidas de control de acceso, según corresponda, velando por que ellas puedan ser desactivadas en caso de emergencia. Dicho reglamento considerará una ordenanza municipal tipo, propuesta por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, que deberá contener medidas para garantizar la circulación de las personas y de los vehículos de emergencia, de utilidad pública y de beneficio comunitario, y compatibilizar el objeto de la autorización con el desarrollo de la actividad económica del sector. La autorización nunca podrá comprender alguna vía de la red vial básica. La ordenanza que se dicte sobre la materia deberá ser sometida por el alcalde a la aprobación del concejo.

Toda solicitud de cierre o de implementación de medidas de control de acceso en calles y pasajes que, cumpla con los requisitos establecidos en los párrafos precedentes, y cuente con un ingreso o salida que acceda o enfrente una o más vías de la red vial básica, requerirá de un informe técnico favorable de la secretaría regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva. Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá el procedimiento para solicitar el informe por la respectiva secretaría regional ministerial y las condiciones para otorgarlo.

Si los organismos encargados de evacuar informes para el establecimiento de cierres o la implementación de medidas de control de acceso en los términos precedentes no lo hicieren dentro de los sesenta días siguientes al despacho de la solicitud, se entenderá que se manifiestan a favor de ella, y

s) Aprobar todos aquellos informes que le sean requeridos a la municipalidad en virtud de la Ley Marco Cambio Climático.

Las materias que requieren el acuerdo del concejo serán de iniciativa del alcalde. Sin perjuicio de lo anterior, si el alcalde incurriere en incumplimiento reiterado y negligente de las obligaciones señaladas en el inciso segundo del artículo 56, podrá ser requerido por el concejo para que presente el o los proyectos que correspondan dentro de un tiempo prudencial. En caso de que el alcalde persista en la omisión, su conducta podrá ser considerada como causal de notable abandono de deberes, para los efectos de lo previsto en la letra c) del artículo 60, salvo en lo que se refiere a la no presentación del plan comunal de seguridad pública, en cuyo caso los concejales sólo podrán solicitar al Tribunal Electoral Regional la aplicación de alguna de las medidas disciplinarias dispuestas en las letras a), b) o c) del artículo 120 de la ley N° 18.883. No obstante lo expresado precedentemente, los concejales podrán someter a consideración del concejo las materias señaladas anteriormente, siempre que éstas no incidan en la administración financiera del municipio.

Al aprobar el presupuesto, el concejo velará porque en él se indiquen los ingresos estimados y los montos de los recursos suficientes para atender los gastos previstos. El concejo no podrá aumentar el presupuesto de gastos presentado por el alcalde, sino sólo disminuirlo, y modificar su distribución, salvo respecto de gastos establecidos por ley o por convenios celebrados por el municipio. Con todo, el presupuesto deberá reflejar las estrategias, políticas, planes, programas y metas aprobados por el concejo a proposición del alcalde.

El presupuesto municipal incluirá los siguientes anexos informativos:

1) Los proyectos provenientes del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, de las Inversiones Sectoriales de Asignación Regional, del Subsidio de Agua Potable, y de otros recursos provenientes de terceros, con sus correspondientes presupuestos.

2) Los proyectos presentados anualmente a fondos sectoriales, diferenciando entre aprobados, en trámite, y los que se presentarán durante el transcurso del año, señalándose los ingresos solicitados y gastos considerados.

3) Los proyectos presentados a otras instituciones nacionales o internacionales.

Los proyectos mencionados deberán ser informados al concejo conjuntamente con la presentación del presupuesto, sin perjuicio de informar además trimestralmente su estado de avance y el flujo de ingresos y gastos de los mismos.

El acuerdo a que se refiere la letra b) de este artículo deberá ser adoptado con el siguiente quórum:

a) Cuatro concejales en las comunas que cuenten con seis concejales.

b) Cinco concejales en las comunas que cuenten con ocho.

c) Seis concejales en las comunas que cuenten con diez de ellos.

En el caso de las contrataciones reguladas por la ley N° 19.886, de bases sobre contratos administrativos de suministro y prestación de servicios, cuando el alcalde o alcaldesa requiera del acuerdo del Concejo Municipal, según los dispuesto en este artículo, las y los concejales deberán ceñirse al principio de estricta sujeción a las bases, dispuesto en el artículo 10 de dicha ley.

Artículo 67°.- El alcalde deberá dar cuenta pública al concejo, al consejo comunal de organizaciones de la sociedad civil y al consejo comunal de seguridad pública, a más tardar en el mes de abril de cada año, de su gestión anual y de la marcha general de la municipalidad. Deberán ser invitados también a esta sesión del concejo, las principales organizaciones comunitarias y otras relevantes de la comuna; las autoridades locales, regionales, y los parlamentarios que representen al distrito y la circunscripción a que pertenezca la comuna respectiva.

La cuenta pública se efectuará mediante informe escrito, el cual deberá hacer referencia a lo menos a los siguientes contenidos:

a) *El balance de la ejecución presupuestaria y el estado de situación financiera, indicando la forma en que la previsión de ingresos y gastos se ha cumplido efectivamente, como asimismo, el detalle de los pasivos del municipio y de las corporaciones municipales cuando corresponda;*
b) *Las acciones realizadas para el cumplimiento del plan comunal de desarrollo, así como los estados de avance de los programas de mediano y largo plazo, las metas cumplidas y los objetivos alcanzados;*
c) *La gestión anual del municipio respecto del plan comunal de seguridad pública vigente, dando cuenta especialmente del contenido y monitoreo del plan comunal de seguridad pública;*
d) *La gestión anual del consejo comunal de seguridad pública, dando cuenta especialmente del porcentaje de asistencia de sus integrantes, entre otros;*
e) *Las inversiones efectuadas en relación con los proyectos concluidos en el período y aquellos en ejecución, señalando específicamente las fuentes de su financiamiento;*
f) *Un resumen de las auditorías, sumarios y juicios en que la municipalidad sea parte, las resoluciones que respecto del municipio haya dictado el Consejo para la Transparencia, y de las observaciones más relevantes efectuadas por la Contraloría General de la República, en cumplimiento de sus funciones propias, relacionadas con la administración municipal;*
g) *Los convenios celebrados con otras instituciones, públicas o privadas, así como la constitución de corporaciones o fundaciones, o la incorporación municipal a ese tipo de entidades;*
h) *Las modificaciones efectuadas al patrimonio municipal;*
i) *Los indicadores más relevantes que den cuenta de la gestión en los servicios de educación y salud, cuando estos sean de administración municipal, tales como el número de colegios y alumnos matriculados; de los resultados obtenidos por los alumnos en las evaluaciones oficiales que se efectúen por el Ministerio de Educación; de la situación previsional del personal vinculado a las áreas de educación y salud; del grado de cumplimiento de las metas sanitarias y de salud a nivel comunal;*
j) *El estado de la aplicación de la política de recursos humanos;*
k) *Todo hecho relevante de la administración municipal que deba ser conocido por la comunidad local, y*
l) *Una relación detallada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recibidos para la ejecución del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público a que se refiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la asignación de aportes en dinero a obras específicas, las obras ejecutadas, los fondos disponibles en la cuenta especial, la programación de obras para el año siguiente y las medidas de mitigación directa, estudios, proyectos, obras y medidas por concepto de aportes al espacio público*

recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando, además, las garantías a que alude el artículo 173 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que obren en su poder y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.

Un extracto de la cuenta pública del alcalde deberá ser difundido a la comunidad. Sin perjuicio de lo anterior, la cuenta íntegra efectuada por el alcalde deberá estar a disposición de los ciudadanos para su consulta.

Asimismo, el alcalde deberá hacer entrega, al término de su mandato, de un Acta de Traspaso de Gestión, la que deberá consignar la información consolidada de su período alcaldicio, respecto de los contenidos indicados en el inciso segundo del presente artículo, así como de los contratos y concesiones vigentes. Dicha Acta deberá ser suscrita por el secretario municipal y el jefe de la unidad de control. Sin embargo, podrán no suscribirla si no estuviesen de acuerdo con sus contenidos, debiendo comunicar ello al alcalde que termina su mandato. El Acta de Traspaso de Gestión se entregará tanto al alcalde que asume como a los nuevos concejales que se integrarán, a contar de la sesión de instalación del concejo.

El no cumplimiento de lo establecido en este artículo será considerado causal de notable abandono de sus deberes por parte del alcalde.

Artículo 68°.- El alcalde podrá designar delegados en localidades distantes de la sede municipal o en cualquier parte de la comuna, cuando las circunstancias así lo justifiquen. Tal designación podrá recaer en un funcionario de la municipalidad o en ciudadanos que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 73 y no estén en la situación prevista por el inciso tercero del artículo 59.

Si la designación recayere en un funcionario de la municipalidad, éste ejercerá su cometido en comisión de servicios; si fuere designada una persona ajena a aquélla, podrá ser contratada a honorarios o se desempeñará ad honórem, según se establezca en la respectiva resolución, quedando afecta a las mismas responsabilidades de los funcionarios municipales.

La delegación deberá ser parcial y recaer sobre materias específicas. En la resolución espectiva el alcalde determinará las facultades que confiere, el plazo y el ámbito territorial de competencia del delegado.

La designación de los delegados deberá ser comunicada por el alcalde al delegado presidencial provincial respectivo.

Artículo 69.- Los alcaldes tendrán derecho a percibir una Asignación de Dirección Superior inherente al cargo, imponible y tributable, y que tendrá el carácter de renta para todo efecto legal,

correspondiente al 100% de la suma del sueldo base y la asignación municipal. El gasto que represente el pago de este beneficio se efectuará con cargo al presupuesto de la respectiva municipalidad.

Dicha asignación será incompatible con la percepción de cualquier emolumento, pago o beneficio económico de origen privado o público, distinto de los que contempla el respectivo régimen de remuneraciones, y también será incompatible con la percepción de pagos por horas extraordinarias. Sólo se exceptúan de la incompatibilidad anterior, el ejercicio de los derechos que atañen personalmente a la autoridad edilicia; la percepción de los beneficios de seguridad social de carácter irrenunciable; los emolumentos que provengan de la administración de su patrimonio y del desempeño de la docencia, en los términos establecidos en el artículo 8° de la Ley N° 19.863.

Con todo, las remuneraciones de los alcaldes y las asignaciones asociadas a ellas, no se considerarán para efectos de calcular el límite de gasto en personal de las municipalidades, establecido en el artículo 1° de la Ley N° 18.294.

Ley General de Urbanismo y Construcciones:

Artículo 123°.- En aquellas propiedades que no cumplan con las disposiciones del Plan Regulador y que fueren parcialmente afectadas por siniestros, las Direcciones de Obras Municipales podrán autorizar la ejecución de trabajos de emergencia y de carácter transitorio, destinados a su mantenimiento, por un plazo no mayor a seis meses, el que sólo podrá ser prorrogado por una sola vez hasta por otro periodo igual, siempre que existan causas justificadas.

Vencidos los plazos señalados en el inciso anterior, el Alcalde, a petición del Director de Obras Municipales, podrá ordenar la demolición de los edificios existentes y el desalojo de sus ocupantes con el auxilio de la fuerza pública, con cargo al propietario, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan.

Artículo 124°.- El Director de Obras Municipales podrá autorizar la ejecución de construcciones provisorias por una sola vez, hasta por un máximo de tres años, en las condiciones que determine en cada caso. Sólo en casos calificados podrá ampliarse este plazo, con la autorización expresa de la Secretaría Regional respectiva del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo.

Si, vencido el plazo correspondiente, el beneficiario no retirare las referidas construcciones, el Alcalde podrá ordenar el desalojo y la demolición de las construcciones, con cargo al propietario, con el auxilio de la fuerza pública si fuere necesario, sin perjuicio de imponer las multas que correspondan.

Ley 20922 Modifica disposiciones aplicables a los Funcionarios Municipales y entrega Nuevas competencias a la Subsecretaría De Desarrollo Regional y Administrativo.

Artículo 3°.- Las municipalidades estarán obligadas a remitir, a lo menos anualmente, dentro del primer cuatrimestre de cada año, a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, información referida a las siguientes materias, según los medios y en los formatos que determine al efecto dicha Subsecretaría:

a) Modificaciones efectuadas a la planta de personal.
b) Dotación incluyendo personal de planta y a contrata, honorarios a suma alzada pagados a personas naturales, honorarios asimilados a grado, jornales, remuneraciones reguladas por el Código del Trabajo, suplencias y reemplazos, personal a trato y/o temporal y alumnos en práctica.
c) Identificación de las fuentes de financiamiento de programas que posibilitan la contratación de personas sobre la base de honorarios.
d) Escalafón de mérito vigente.
e) Antigüedad del personal, tanto en la respectiva municipalidad como en otros órganos de la Administración del Estado.
f) Conceptos remuneratorios variables según particularidad de cada funcionario.
g) Política de recursos humanos y el gasto total en las diversas formas de contratación.

La información remitida sólo podrá ser utilizada por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo para proponer y evaluar las políticas y planes correspondientes al ámbito municipal, así como estudiar y proponer las normas aplicables a dicho sector.

Esta información, con excepción de la contenida en la letra d) anterior, se deberá mantener a disposición permanente del público, en la manera indicada en el artículo 7° de la ley N° 20.285, y el cumplimiento de esta obligación estará sometido al control de transparencia activa del Consejo para la Transparencia.

9.2. Listado de Actores

Como parte de los productos de la Etapa 2, se incorpora el listado completo de actores gubernamentales y no gubernamentales.

N°	Sector	Nivel	Actor
		Gobierno Regional	
1	Público	Regional	Gobernador Regional
2	Público	Regional	Consejo Regional (CORE)
3	Público	Regional	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)
4	Público	Regional	División de Desarrollo Social y Humano (DIDESO)
5	Público	Regional	División de Fomento e Industria (DIFOI)
6	Público	Regional	División de Infraestructura y Transporte (DIT)
7	Público	Regional	División de Presupuesto e Inversión Regional (DIPIR)
		Gobierno Local / Municipio de La Serena	
8	Público	Comunal	Alcalde(sa)
9	Público	Comunal	Concejo Municipal
10	Público	Comunal	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN)
11	Público	Comunal	Asesoría Urbana
12	Público	Comunal	Dirección de Obras Municipales
13	Público	Comunal	Dirección Gestión de Riesgo de Desastres
14	Público	Comunal	Dirección de Tránsito y Transporte Público
15	Público	Comunal	Dirección de Turismo y Patrimonio
16	Público	Comunal	Dirección de Seguridad Ciudadana
		Gobierno Local / Municipio de Coquimbo	
17	Público	Comunal	Alcalde(sa)
18	Público	Comunal	Concejo Municipal
19	Público	Comunal	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN)
20	Público	Comunal	Asesoría Urbana
21	Público	Comunal	Dirección de Obras Municipales
22	Público	Comunal	Dirección de Aseo y Ornato
23	Público	Comunal	Dirección de Tránsito
24	Público	Comunal	Dirección de Gestión Ambiental y Zoonosis
25	Público	Comunal	Dirección Seguridad Pública
		Gobierno Nacional en la Región de Coquimbo	
26	Público	Regional	Delegación Presidencial Regional de Coquimbo
27	Público	Regional	SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU)
28	Público	Regional	SEREMI de Obras Públicas (MOP)
29	Público	Regional	SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
30	Público	Regional	SEREMI de Medio Ambiente (MMA)
31	Público	Regional	SEREMI de Seguridad Pública (MINSEG)

N°	Sector	Nivel	Actor
32	Público	Regional	SEREMI de Desarrollo Social y Familia (MDSF)
33	Público	Regional	SEREMI de Bienes Nacionales (BBNN)
34	Público	Regional	SEREMI Economía
35	Público	Regional	SEREMI Agricultura
36	Público	Regional	SEREMI Minería
37	Público	Regional	SEREMI Energía
38	Público	Regional	SECTRA Coquimbo
39	Público	Regional	SERVIU Coquimbo
40	Público	Regional	SENAPRED Coquimbo
			Gobierno Nacional
41	Público	Nacional	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)
42	Público	Nacional	Ministerio de Desarrollo social y Familia (MIDESO)
43	Público	Nacional	Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)
44	Público	Nacional	Dirección de Presupuestos (DIPRES)
			Sociedad Civil
45	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Consejo Regional de la Sociedad Civil (COSOR)
46	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de La Serena (COSOC)
47	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de Coquimbo (COSOC)
			Academia
48	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Universidad de La Serena
49	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Universidad Católica del Norte
50	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Universidad Central de Chile
51	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Universidad del Alba
52	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Universidad Santo Tomás
53	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	CFT Juan Bohon
54	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	CFT Santo Tomás
55	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	CFT CEDUC - UCN
56	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	IP AIEP
57	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	IP de Chile
58	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	IP Inacap
59	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	IP Santo Tomás
			Privados
60	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Agrícola
61	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Frutícola
62	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Portuario
63	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Minero
64	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Astronómico
65	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Turismo
66	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Comercio Nacional e Internacional

N°	Sector	Nivel	Actor
67	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP)
68	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA)
			Asociaciones Gremiales y Sindicales
69	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de caleta San Pedro - La Serena - IV Región
70	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de mariscadores y pescadores de Los Choros
71	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Cámara de comercio y turismo de La Serena asociación gremial
72	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Asociación de servicios turísticos de la Región de Coquimbo ASETUR (ag)
73	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial barrio patrimonial La Serena - barrio patrimonial la serena a.g.
74	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial minera de La Serena
75	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Académicos y académicas universitarios de La Serena asociación gremial - AULSA a.g.
76	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Consejo regional minero de Coquimbo, asociación gremial - corminco a.g.
77	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Asociación de trabajadores y trabajadoras de la cultura Región Coquimbo a.g. - atc Región de Coquimbo
78	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de pescadores y buzos de peñuelas - IV Región
79	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial cámara comercio y turismo de tierras blancas comuna de Coquimbo
80	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Asociación gremial de taxis colectivos de la Región de Coquimbo - asotacol a.g.
81	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de buzos mariscadores, pescadores artesanales y recolectores de orilla El Panul
82	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Asociación gremial de recicladores de la Región de Coquimbo - agreco
83	Privado/Acad/Soc.Civil	Regional	Asociación gremial de pequeños armadores pesqueros de la IV Región aspearpe
84	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de pescadores palangreros de Chile
85	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de Coquimbo - IV Región
86	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de empresarios y profesionales coquimbo turístico - AGEP
87	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de dueños de camiones de Coquimbo
88	Privado/Acad/Soc.Civil	Comunal	Asociación gremial de pescadores, buzos y actividades afines de La Herradura Coquimbo

9.3. Matriz del Mapa de Actores con Competencia Directa en el AM LS-CQ

Como parte de los productos de la Etapa 2, se incorpora el el detalle de la evaluación de potencial involucramiento de actores con competencia directa en el AM LS-CQ.

Descripción de escala de valoración del potencial involucramiento:

3	Involucramiento alto. Corresponde a actores cuya participación está establecida explícitamente por ley dentro de la gobernanza metropolitana, o bien tienen alta incidencia en las materias correspondientes. Es decir, poseen responsabilidades formales, convirtiéndose en actores estructurales para el funcionamiento del AM LS-CQ.
2	Involucramiento medio. Incluye a actores que, si bien no están mencionados por ley, pueden aportar información clave, capacidades técnicas, experiencia sectorial o recursos relevantes. Su participación es altamente deseable, ya que su colaboración resulta estratégica para asegurar enfoques integrales.
1	Involucramiento bajo. Considera a actores cuyo vínculo con la Gobernanza del AM LS-CQ se visualiza de forma indirecta o acotada, pueden aportar valor en ámbitos específicos.
0	No aplica. Actores cuya participación en la Gobernanza del AM LS-CQ no se visualiza pertinente, ya sea porque no tienen competencias asociadas o su ámbito de acción no se vincula con el desarrollo metropolitano.

La escala se evalúa según el involucramiento en los instrumentos y competencias de Planificación Metropolitana establecidos en la Ley 21.074, en sus artículos 104 quinques, sexies y septies. La simbología de cada uno de ellos se observa a continuación:

A	Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU)
B	Sentido del Tránsito de vías urbanas intercomunales
C	Recolección, transporte y/o disposición final de residuos sólidos domiciliarios
D	Plan Regulador Metropolitano o Intercomunal
E	Plan Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)
F	Planes de Prevención o de descontaminación
G	Fondo de Inversión Metropolitana

Institución	Actor	A	B	C	D	F	G	H	Ponderación Involucramiento (considerado en el organigrama)
Gobierno Regional	Gobernador Regional	3	3	3	3	3	3	3	3
Gobierno Regional	Consejo Regional (CORE)	3	3	3	3	3	3	3	3
Gobierno Regional	Consejo Regional de la Sociedad Civil (COSOR)	1	1	1	1	1	1	1	1
Gobierno Regional	Gabinete	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	Departamento de Comunicaciones	1	1	1	1	1	1	1	1
Gobierno Regional	Administradora Regional	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	Departamento Jurídico	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	Departamento de Relaciones Internacionales	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	Departamento de Prevención de Riesgo y Gestión Institucional	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	División de Administración y Finanzas (DAF)	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	División de Desarrollo Social y Humano (DIDESO)	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	División de Fomento e Industria (DIFOI)	0	0	0	0	0	0	0	0
Gobierno Regional	División de Infraestructura y Transportes (DIT)	3	3	0	0	3	0	0	1
Gobierno Regional	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)	3	3	3	3	3	3	3	3
Gobierno Regional	División de Presupuesto e Inversión Regional (DIPIR)	0	0	0	0	0	0	3	1
Gobierno Regional	Departamento de Áreas Metropolitanas (DAM)	3	3	3	3	3	3	3	3
Municipio de La Serena	Alcalde(sa)	3	3	3	3	3	3	3	3
Municipio de La Serena	Concejo Municipal	1	1	1	2	2	1	1	1
Municipio de La Serena	Consejo Comunal de la Sociedad Civil (COSOC)	1	1	1	1	1	1	0	1
Municipio de La Serena	Consejo de Seguridad Pública	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Juzgados de Policía Local	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Administración Municipal	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Departamento de Comunicaciones Estratégicas	1	1	1	1	1	1	1	1
Municipio de La Serena	Departamento de Relaciones Públicas y Eventos	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Gabinete	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Departamento de Planificación y Control de Gestión	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Departamento de Modernización y TIC'S	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Secretaría Municipal	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Secretaría Comunal de Planificación	2	2	1	3	3	1	1	2

Institución	Actor	A	B	C	D	F	G	H	Ponderación Involucramiento (considerado en el organigrama)
Municipio de La Serena	Asesoría Urbana	2	2	1	3	3	1	1	2
Municipio de La Serena	Dirección de Control Interno	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Asesoría Jurídica	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Administración y Finanzas	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Desarrollo Comunitario	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Obras Municipales	1	0	0	1	1	0	0	1
Municipio de La Serena	Dirección de Gestión de Riesgo de Desastres	0	0	0	0	0	1	0	1
Municipio de La Serena	Dirección de Servicios a la Comunidad	0	0	3	0	0	0	0	1
Municipio de La Serena	Dirección de Tránsito y Transporte Público	3	3	0	0	2	0	0	1
Municipio de La Serena	Dirección de Turismo y Patrimonio	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Personas	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de La Serena	Dirección de Seguridad Ciudadana	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Alcalde(sa)	3	3	3	3	3	3	3	3
Municipio de Coquimbo	Concejo Municipal	1	1	1	2	2	1	1	1
Municipio de Coquimbo	Consejo Comunal de la Sociedad Civil (COSOC)	1	1	1	1	1	1	0	1
Municipio de Coquimbo	Consejo de Seguridad Pública	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Juzgados de Policía Local	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Administrador Municipal	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Secretaría Municipal	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Secretaría Comunal de Planificación	2	2	1	3	3	1	1	2
Municipio de Coquimbo	Asesor Urbanista	2	2	1	3	3	1	1	2
Municipio de Coquimbo	Dirección de Control y Auditoría Interna	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Dirección de Obras Municipales	1	0	0	1	1	0	0	1
Municipio de Coquimbo	Dirección de Administración y Finanzas	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Dirección de Aseo y Ornato	0	0	3	0	0	0	0	1
Municipio de Coquimbo	Dirección de Recursos Humanos	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Dirección de Tránsito	3	3	0	0	2	0	0	1
Municipio de Coquimbo	Dirección de Salud y Cementerios	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Dirección de Gestión Ambiental y Zoonosis	0	0	1	0	0	1	0	1
Municipio de Coquimbo	Dirección Seguridad Pública	0	0	0	0	0	0	0	0
Municipio de Coquimbo	Dirección de Asesoría Jurídica	0	0	0	0	0	0	0	0

Institución	Actor	A	B	C	D	F	G	H	Ponderación Involucramiento (considerado en el organigrama)
Municipio de Coquimbo	Dirección de Desarrollo Comunitario	0	0	0	0	0	0	0	0
SEREMIs y otros servicios	SEREMI MTT	3	3	0	0	3	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI MINVU	0	0	3	3	3	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI MMA	0	0	3	0	0	3	0	1
SEREMIs y otros servicios	Dirección de Presupuestos (DIPRES)	0	0	0	0	0	0	3	1
SEREMIs y otros servicios	SECTRA	3	2	0	0	0	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI MOP	2	0	0	1	2	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Seguridad Pública (MINSEG)	1	1	0	1	1	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SERVIU Región de Coquimbo	2	0	0	2	2	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI Economía	0	0	0	0	0	0	0	0
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Agricultura	0	0	0	0	0	0	0	0
SEREMIs y otros servicios	SENAPRED Coquimbo	0	0	0	2	1	0	0	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Energía	0	0	0	0	0	0	0	0
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Minería	0	0	0	0	0	0	0	0
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Desarrollo Social y Familia (MDSF)	0	0	0	2	2	2	1	1
SEREMIs y otros servicios	SEREMI de Bienes Nacionales (BBNN)	0	0	0	2	0	0	0	1
Gobierno Central	Delegado Presidencial Regional	0	0	0	0	0	0	1	1
Gobierno Central	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)	0	0	0	0	0	0	2	0
Gobierno Central	Ministerio de Desarrollo social y Familia (MIDESO)	2	0	0	2	2	2	1	1
Gobierno Central	Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)	0	0	2	0	0	2	0	1
Gobierno Central	Dirección de Presupuestos (DIPRES)	0	0		0	0		3	0

9.4. Matriz de Influencia/Interés

Como parte de los productos de la Etapa 2, se incorpora el detalle de la Matriz de Influencia / Interés.

			INFLUENCIA	INTERÉS	CAPACIDAD	POSICIÓN
NIVEL POLÍTICO - ESTRATÉGICO						
ACTOR PÚBLICO						
Gobierno Regional						
1 a	Gob. Regional	Gobernador Regional (GORE)	6	6	3	AT
1 b	Gob. Regional	Consejo Regional (CORE)	6	5	1	AT
1 c	Gob. Regional	Secretaría Técnica (DAM)	4	6	2	AT
Gobierno Regional						
1 a	CCA	Gobernador Regional (GORE)	6	6	3	AT
Gobiernos Locales						
1 d	CCA	Alcalde(sa) de La Serena	5	6	1	AT
1 e	CCA	Alcalde(sa) de Coquimbo	5	6	1	AT
NIVEL TÉCNICO - POLÍTICO						
ACTOR PÚBLICO						
Gobierno Regional						
2 a	DAM	Departamento de Área Metropolitana (DAM)	5	6	2	AT
2 b	MCM	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)	4	6	2	AT
2 c	MCM	Consejo Regional - Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura (CORE)	5	5	1	AP
Gobiernos Locales						
2 d	MCM	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) La Serena	4	6	1	AP
2 e	MCM	Asesoría Urbana La Serena	4	6	1	AP
2 f	MCM	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) Coquimbo	4	6	1	AP
2 g	MCM	Asesoría Urbana Coquimbo	4	6	1	AP
Gobierno Nacional con presencia regional						
2 h	MCM	SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Autoridad	4	6	2	AP
2 i	MCM	SEREMI de Obras Públicas (MOP) - Autoridad	4	6	2	AP
2 j	MCM	SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) - Autoridad	4	6	2	AP
NIVEL OPERATIVO - CONSULTIVO						
ACTOR PÚBLICO						
Gobierno Regional						
3 a	DCEOC	División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)	4	6	2	AT
3 b	DCEOC	División de Desarrollo Social y Humano (DIDESO)	3	4	1	AP
3 c	DCEOC	División de Fomento e Industria (DIFOI)	3	4	1	AP
3 d	DCEOC	División de Infraestructura y Transporte (DIT)	3	4	1	AP
3 e	DCEOC	División de Presupuesto e Inversión Regional (DIPIR)	3	4	1	AP
Gobiernos Locales						
3 f	DCEOC	Concejo Municipal La Serena	3	4	1	AP
3 g	DCEOC	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) La Serena	4	6	1	AP
3 h	DCEOC	Asesoría Urbana La Serena	4	6	1	AP
3 i	DCEOC	Dirección de Obras Municipales La Serena	3	3	1	AP
3 j	DCEOC	Dirección Gestión de Riesgo de Desastres La Serena	3	3	1	AP
3 k	DCEOC	Dirección de Tránsito y Transporte Público La Serena	3	3	1	AP
3 l	DCEOC	Dirección de Turismo y Patrimonio La Serena	3	3	1	AP
3 m	DCEOC	Dirección de Seguridad Ciudadana La Serena	3	3	1	AP

NIVEL OPERATIVO - CONSULTIVO			INFLUENCIA	INTERÉS	CAPACIDAD	POSICIÓN
ACTOR PÚBLICO						
Gobiernos Locales						
3 n	DCEOC	Concejo Municipal Coquimbo	3	4	1	AP
3 ñ	DCEOC	Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) Coquimbo	4	6	1	AP
3 o	DCEOC	Asesoría Urbana Coquimbo	4	6	1	AP
3 p	DCEOC	Dirección de Obras Municipales Coquimbo	3	3	1	AP
3 q	DCEOC	Dirección de Aseo y Ornato Coquimbo	3	3	1	AP
3 r	DCEOC	Dirección de Tránsito Coquimbo	3	3	1	AP
3 s	DCEOC	Dirección de Gestión Ambiental y Zoonosis Coquimbo	3	3	1	AP
3 t	DCEOC	Dirección Seguridad Pública Coquimbo	3	3	1	AP
Gobierno Nacional con presencia regional						
3 u	DCEOC	Delegación Presidencial Regional de Coquimbo	3	5	1	AP
3 v	DCEOC	SEREMI de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Designado técnico	3	3	2	AP
3 w	DCEOC	SEREMI de Obras Públicas (MOP) - Designado técnico	3	3	2	AP
3 x	DCEOC	SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) - Designadc	3	3	2	AP
3 y	DCEOC	SEREMI de Medio Ambiente (MMA) - Designado técnico	3	3	2	AP
3 z	DCEOC	SEREMI de Seguridad Pública (MINSEG) - Designado técnico	3	3	2	AP
3 aa	DCEOC	SEREMI de Desarrollo Social y Familia (MDSF) - Designado técnic	3	3	2	AP
3 ab	DCEOC	SEREMI de Bienes Nacionales (BBNN) - Designado técnico	3	3	2	AP
3 ac	DCEOC	SEREMI Economía - Designado técnico	3	3	2	AP
3 ad	DCEOC	SEREMI Agricultura - Designado técnico	3	3	2	AP
3 ae	DCEOC	SEREMI Minería - Designado técnico	3	3	2	AP
3 af	DCEOC	SEREMI Energía - Designado técnico	3	3	2	AP
3 ag	DCEOC	SECTRA Coquimbo - Designado técnico	3	3	1	AP
3 ah	DCEOC	SERVIU Coquimbo - Designado técnico	3	3	1	AP
3 ai	DCEOC	SENAPRED Coquimbo - Designado técnico	3	3	1	AP
Gobierno Nacional - Nivel Central						
3 aj	RE	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)	3	3	2	AT
3 ak	RE	Ministerio de Desarrollo social y Familia (MIDESO)	3	3	2	AP
3 al	RE	Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)	3	3	2	AP
3 am	RE	Dirección de Presupuestos (DIPRES)	3	3	2	AP
PRIVADOS Y SOCIEDAD CIVIL						
Sociedad Civil						
3 an	DCEOC	Consejo de la Sociedad Civil Regional de Coquimbo (COSOR)	3	4	1	AP
3 añ	DCEOC	Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de La Serena (COSOC)	3	3	1	AP
3 ao	DCEOC	Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de Coquimbo (COSOC)	3	3	1	AP
Academia						
3 ap	DCEOC	Universidad de La Serena	3	4	1	AP
3 aq	DCEOC	Universidad Católica del Norte	3	4	1	AP
3 ar	DCEOC	Universidad Central de Chile	3	4	1	AP
3 as	DCEOC	Universidad del Alba	3	4	1	AP
3 at	DCEOC	Universidad Santo Tomás	3	4	1	AP
3 au	DCEOC	CFT Juan Bohon	2	2	1	AP
3 av	DCEOC	CFT Santo Tomás	2	2	1	AP
3 aw	DCEOC	CFT CEDUC - UCN	2	2	1	AP
3 ax	DCEOC	IP AIEP	2	2	1	AP
3 ay	DCEOC	IP de Chile	2	2	1	AP
3 az	DCEOC	IP Inacap	2	2	1	AP
3 ba	DCEOC	IP Santo Tomás	2	2	1	AP

NIVEL OPERATIVO - CONSULTIVO			INFLUENCIA	INTERÉS	CAPACIDAD	POSICIÓN
PRIVADOS Y SOCIEDAD CIVIL						
Privados / empresas						
3 bb	DCEOC	Minero	2	3	1	AP
3 bc	DCEOC	Agricola	2	3	1	AP
3 bd	DCEOC	Turismo	2	3	1	AP
3 be	DCEOC	Fruticola	2	3	1	AP
3 bf	DCEOC	Portuario	2	3	1	AP
3 bg	DCEOC	Astronómico	2	3	1	AP
3 bh	DCEOC	Comercio Nacional e Internacional	2	3	1	AP
3 bi	DCEOC	Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP)	2	3	1	AP
3 bj	DCEOC	Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA)	2	3	1	AP
Principales Asociaciones Gremiales y Sindicales						
3 bk	DCEOC	Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de caleta San Pedro - La Serena - IV Región	1	3	1	AP
3 bl	DCEOC	Asociación gremial de mariscadores y pescadores de Los Choros	1	3	1	AP
3 bm	DCEOC	Cámara de comercio y turismo de La Serena asociación gremial	1	3	1	AP
3 bn	DCEOC	Asociación de servicios turísticos de la Región de Coquimbo ASETUR (ag)	1	3	1	AP
3 bñ	DCEOC	Asociación gremial barrio patrimonial La Serena - barrio patrimonial la serena a.g.	1	3	1	AP
3 bo	DCEOC	Asociación gremial minera de La Serena	1	3	1	AP
3 bp	DCEOC	Académicos y académicas universitarios de La Serena asociación gremial - AULSA a.g.	1	3	1	AP
3 bq	DCEOC	Consejo regional minero de Coquimbo, asociación gremial - corminco a.g.	1	3	1	AP
3 br	DCEOC	Asociación de trabajadores y trabajadoras de la cultura Región Coquimbo a.g. - atc Región de Coquimbo	1	3	1	AP
3 bs	DCEOC	Asociación gremial de pescadores y buzos de peñuelas - IV Región	1	3	1	AP
3 bt	DCEOC	Asociación gremial cámara comercio y turismo de tierras blancas comuna de Coquimbo	1	3	1	AP
3 bu	DCEOC	Asociación gremial de taxis colectivos de la Región de Coquimbo - asotacol a.g.	1	3	1	AP
3 bv	DCEOC	Asociación gremial de buzos mariscadores, pescadores artesanales y recolectores de orilla El Panul	1	3	1	AP
3 bw	DCEOC	Asociación gremial de recicladores de la Región de Coquimbo - agreco	1	3	1	AP
3 bx	DCEOC	Asociación gremial de pequeños armadores pesqueros de la IV Región aspearpe	1	3	1	AP
3 by	DCEOC	Asociación gremial de pescadores palangreros de Chile	1	3	1	AP
3 bz	DCEOC	Asociación gremial de pescadores artesanales y buzos mariscadores de Coquimbo - IV Región	1	3	1	AP
3 ca	DCEOC	Asociación gremial de empresarios y profesionales coquimbo turístico - AGEP	1	3	1	AP
3 cb	DCEOC	Asociación gremial de dueños de camiones de Coquimbo	1	3	1	AP
3 cc	DCEOC	Asociación gremial de pescadores, buzos y actividades afines de La Herradura Coquimbo	1	3	1	AP

9.5. Proceso Participativo

Como parte de los productos de la Etapa 4, cada actividad del proceso participativo cuenta con un acta o reporte que detalla su objetivo, metodología, resultados y análisis, además de la presentación realizada para su desarrollo.

Instancia N°1

- Reporte Instancia N°1
- Presentación Instancia N°1

Instancia N°2

- Reporte Instancia N°2
- Presentación Instancia N°2

9.6. Presentaciones

Como parte de los productos de la Etapa 4, se incorpora la versión final de las presentaciones de ambas instancias de validación, en formato PDF y editable.

PPT Presentaciones

- Documento Presentación
- Versión editable

9.7. Resúmenes Ejecutivos

Como parte de los productos de la Etapa 4, se incorproan las versiones finales del folleto informativo y del resumen ejecutivo en formato PDF, junto con sus respectivos archivos editables.

Folleto Informativo

- Documento Folleto
- Versión editable

Resumen Ejecutivo

- Documento Resumen Ejecutivo
- Versión editable

9.8. ArcGis Online

Como parte de los productos de la Etapa 4, se entrega el reporte que sistematiza el proceso de organización y transferencia de los insumos geoespaciales del estudio.

ArcGis Online

- Reporte ArcGis Online

9.9. Iniciativas Metropolitanas

Se ajustan los productos de la Etapa 3 conforme las modificaciones realizadas en el proceso de revisión y validación.

Construcción de Iniciativas

- Fichas Iniciativas Detonantes
- Cartera de Proyectos AM LS-CQ
- Sistema de Evaluación AM LS-CQ
- Mecanismos de Financiamiento AM LS-CQ

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo

Gobierno de Chile

Gobierno Regional
Región de Coquimbo