

MODIFICA DECRETO SUPREMO N° 30, DE 2017, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y SUSCRITO POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, QUE REGLAMENTA SOBRE MITIGACIÓN DE IMPACTOS AL SISTEMA DE MOVILIDAD LOCAL DERIVADOS DE PROYECTOS DE CRECIMIENTO URBANO, EN LOS TÉRMINOS QUE INDICA.

SANTIAGO,

DECRETO N° _____/

VISTOS: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 6 del decreto supremo N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile; en el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los órganos de la Administración del Estado; en la ley N° 16.391, que crea el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo; en el decreto ley N° 1.305, que reestructura y regionaliza el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo; en el decreto ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior, que crea el Ministerio de Transportes; en los decretos con fuerza de ley N° 343, de 1953, que determina organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes, y N° 279, de 1960, que fija normas sobre atribuciones del Ministerio de Economía en materia de transportes y reestructuración de la Subsecretaría de Transportes, ambos del Ministerio de Hacienda; en la ley N° 18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; en el DFL N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que aprueba nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones; en la ley N° 20.958, que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público; en la ley N° 21.450, que aprueba ley sobre integración social en la planificación urbana, gestión de suelo y plan de emergencia habitacional, modificada por la ley N°21.558; en el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que aprueba el Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano; en el decreto supremo N° 47 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 1992, que fija nuevo texto de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones; en la ley 21.718, sobre Agilización de Permisos de Construcción, de 2024; en la ley 21.770, que establece ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, de 2025; en la resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa que resulte aplicable.

CMR/JDL/OSN/DRP/GVR/PSU/CJZ/LAC/JIC/FNP

Formulario for Contraloría General Toma de Razón, including sections for RECEPCIÓN (Reception) with departmental checkboxes and REFRENDACIÓN (Referral) with fields for REF. POR, IMPUTAC., ANOT. POR, IMPUTAC., DEDUC., and DTO.

CONSIDERANDO:

1° Que, la ley N° 20.958, citada en los Vistos, incorporó un nuevo Capítulo II al Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (en adelante e indistintamente "LGUC") denominado "De las mitigaciones directas", conformado por los artículos 170 a 174.

2° Que, la LGUC establece, en el aludido capítulo, que los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deberán ser mitigados a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos.

3° Que, en cumplimiento de lo establecido en la referida ley, mediante el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se aprobó el reglamento sobre mitigación de impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de proyectos de crecimiento urbano, publicado en el Diario Oficial el 17 de mayo de 2019. Desde entonces, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo han efectuado un análisis al referido decreto supremo N° 30, de 2017, identificando necesidades de adecuación por la cuales se requiere modificar el presente cuerpo normativo, y que corresponden a:

- a. Que, se modifica el artículo 1.1.1 incorporando los principios de universalidad, proporcionalidad y predictibilidad del artículo 168 del decreto con fuerza de ley N°458, de 1975, y la obligación de fundar los actos terminales conforme al artículo 41 de la Ley N°19.880.
- b. Que, se modifica el artículo 1.1.2 precisando que el órgano evaluador solo podrá exigir las medidas de mitigación obligatorias establecidas en el artículo 1.3.2, guardando proporción directa con el impacto específico del proyecto, prohibiendo exigir medidas destinadas a resolver déficits de infraestructura preexistentes, e incorporando las áreas de carga y descarga y las medidas de gestión del tránsito dentro del listado ejemplar de medidas de mitigación.
- c. Que, se modifica el artículo 1.1.4 actualizando conceptos y referencias para ajustarlos a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, incorporando nuevas definiciones necesarias para la correcta aplicación del reglamento, y estableciendo una regla de primacía de las definiciones del presente decreto con aplicación supletoria de la OGUC en lo no regulado.

- d. Que, se modifica el artículo 1.2.1 incorporando la obligación de ingresar al SEIM a proyectos exentos de permiso de edificación conforme al artículo 116 inciso cuarto de la LGUC que deban mitigar conforme al artículo 145 bis de la misma ley, exceptuando de dicha obligación a los proyectos de infraestructura de transporte público o de movilidad.
- e. Que, se modifica el artículo 1.2.2 precisando que el cálculo de la superficie edificada para la estimación de flujos debe incluir las superficies en subterráneo, conforme a las reglas del artículo 1.2.3 para cada tipología.
- f. Que, se modifica el artículo 1.2.3 incorporando precisiones sobre el cálculo de la superficie de terreno en proyectos de equipamiento, el criterio para determinar la cantidad de estudiantes conforme a la OGUC y normativa del MINEDUC, y actualizando las notas del literal o) para establecer que los proyectos de infraestructura ferroviaria urbana o suburbana deberán ingresar al SEIM conforme al artículo 145 bis de la LGUC sin obligación de presentar IMIV, mientras que puertos, aeródromos y aeropuertos deberán presentarlo cuando generen impactos relevantes sobre el sistema de movilidad local.
- g. Que, se modifica el artículo 1.2.4 facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para actualizar las tasas y parámetros del artículo 1.2.3 mediante resolución, garantizando que los IMIV ingresados y pendientes se evalúen conforme a las tasas vigentes a la fecha de su ingreso.
- h. Que, se reemplaza íntegramente el artículo 1.2.5 ampliando las tipologías de uso de suelo para proyectos de loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea, incorporando criterios supletorios objetivos de densidad y constructibilidad para predios sin instrumento de planificación territorial, y diferenciando el cálculo de superficie edificable entre loteos y condominios tipo B según sus respectivas obligaciones de cesión.
- i. Que, se modifica el artículo 1.2.6 incorporando la obligación de IMIV único para proyectos en conjunto armónico, precisando que el proceso administrativo se rige por la categoría más alta y que el análisis técnico de cada modo se realiza conforme a su categoría específica, con exigibilidad permanente de las medidas 4.1, 6.1 y 6.2.
- j. Que, se modifica el artículo 1.2.7 precisando los casos en que la autoridad puede exigir un IMIV Conjunto, incorporando la prohibición de fraccionar proyectos para eludir o disminuir artificialmente el impacto en el SEIM, y estableciendo la independencia de cada proyecto una vez aprobado el IMIV Conjunto.
- k. Que, se incorpora el nuevo artículo 1.2.8 estableciendo la presunción de fraccionamiento cuando un proyecto se emplace a menos de 500 metros de otro previamente evaluado o sea presentado dentro de los 3 años siguientes a su aprobación, disponiendo la acumulación automática de flujos en el SEIM y garantizando el principio de proporcionalidad mediante el reconocimiento de las medidas ya aprobadas por el proyecto previo.

- l. Que, se reemplaza el artículo 1.3.1 precisando el alcance de las medidas de mitigación directa, estableciendo que para los IMIV Básicos el cumplimiento de las medidas obligatorias es suficiente sin que procedan exigencias adicionales, y que para los IMIV Intermedios y Mayores el titular podrá proponer medidas adicionales evaluadas conforme a criterios de proporcionalidad e impacto directo, sin que el órgano evaluador pueda exigir obras que excedan dicha proporcionalidad.
- m. Que, se modifica el artículo 1.3.2 actualizando el cuadro de medidas de mitigación obligatorias conforme a las modificaciones incorporadas al presente reglamento y a las atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecidas en la Ley General de Urbanismo y Construcción.
- n. Que, se modifica la letra i) del artículo 2.1.2 ajustando la garantía de ejecución de obras de mitigación a lo dispuesto en los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la OGUC.
- o. Que, se modifica el artículo 2.2.1 estableciendo límites de distancia para el área de influencia del IMIV Básico en zonas urbanas sin intersecciones y en áreas rurales o de extensión urbana.
- p. Que, se complementa la letra h) del artículo 2.2.2 incorporando requisitos de catastro para proyectos con estaciones de ferrocarril en su área de influencia, para verificar la aplicación del artículo 3.3.3.
- q. Que, se modifica la letra l) del artículo 3.1.2 ajustando la garantía de ejecución de obras de mitigación a lo dispuesto en los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la OGUC.
- r. Que, se modifica el artículo 3.2.2 estableciendo límites de distancia para el área de influencia de IMIV Intermedio y Mayor en zonas rurales o de extensión urbana y en zonas urbanas sin intersecciones cercanas.
- s. Que, se modifica el artículo 3.2.5 eximiendo del análisis de períodos críticos a los destinos que induzcan menos del 10% de los viajes totales del proyecto, en coherencia con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 168 de la LGUC.
- t. Que, se modifica el artículo 3.2.6 precisando que las medidas de mitigación parciales en proyectos con recepciones definitivas parciales se distribuirán en los cortes temporales correspondientes, en coherencia con la metodología de análisis establecida en el presente reglamento.
- u. Que, se modifica el artículo 3.3.2 reemplazando el término “accidentes” por “siniestros de tránsito” en la letra j), actualizando el catastro de facilidades para personas con movilidad reducida en la letra f), e incorporando la obligación de acompañar archivo georreferenciado en formato kml o kmz con la focalización de siniestros catastrados.
- v. Que, se reemplaza el artículo 3.3.3 estructurando el análisis cualitativo de conflictos por modo de transporte y estableciendo un plazo de pronunciamiento del órgano evaluador sobre la propuesta metodológica.
- w. Que, se modifica la letra c) del artículo 3.3.4 incorporando la metodología de doble medición simultánea aguas arriba y en la línea de parada para intersecciones con

colas sistemáticas, con el objeto de asegurar que la caracterización de la demanda refleje correctamente las condiciones de saturación del área de influencia.

- x. Que, se modifica el artículo 3.3.5 simplificando el criterio de intersecciones a modelar en el IMIV Intermedio e incorporando la obligación de acompañar archivo georreferenciado en formato kml o kmz con los nodos y arcos de la modelación.
- y. Que, se modifica el artículo 3.3.6 simplificando el criterio de intersecciones a modelar en el IMIV Mayor e incorporando la obligación de acompañar archivo georreferenciado en formato kml o kmz con los nodos y arcos de la modelación.
- z. Que, se modifica el artículo 3.3.7 precisando que el ancho efectivo de circulación peatonal se determina en el tramo más desfavorable, y actualizando el gráfico de capacidad de atención de buses en paraderos.
- aa. Que, se modifica el artículo 3.4.1 incorporando como situación base las ciclovías que formen parte de un plan oficial aprobado por organismos competentes con decisión de inversión tomada, o propuestas como medida de mitigación por el titular.
- bb. Que, se modifica el artículo 3.4.2 incorporando la proyección del crecimiento de la demanda de viajes no motorizados mediante modelo estratégico de transporte o proyecciones demográficas del INE en ausencia de dicho modelo.
- cc. Que, se modifica el artículo 3.4.3 actualizando su título y agregando la proyección del crecimiento de la demanda de viajes no motorizados mediante modelo estratégico de transporte o proyecciones demográficas del INE en ausencia de dicho modelo.
- dd. Que, se modifica el artículo 3.4.4 incorporando en la situación base optimizada las ciclovías que formen parte de un plan oficial con decisión de inversión tomada o propuestas como medida de mitigación por el titular.
- ee. Que, se modifica el artículo 3.6.6 incorporando la exigencia de cumplimiento de las condiciones de gestión y seguridad de tránsito del artículo 221 del DFL N°1 de 2007 para nuevas ciclovías propuestas como medida de mitigación.
- ff. Que, se modifica el artículo 3.6.11 incorporando las letras e), f) y g) relativas a ciclovías y semáforos como medidas de mitigación, su tratamiento en la modelación y las condiciones para proponer medidas alternativas de gestión de tránsito.
- gg. Que, se modifica el artículo 3.7.1 precisando que los dispositivos para rodados deben indicar su orientación, e incorporando la letra g) que exige detallar las características de todos los accesos peatonales y vehiculares en la situación con proyecto mitigado, incluyendo dimensiones, pendientes de rampas y cumplimiento de la ruta accesible.
- hh. Que, se modifica el artículo 4.1.2 estableciendo al SEREMITT como órgano evaluador exclusivo para proyectos exentos de permiso de edificación sujetos al artículo 145 bis de la LGUC, y precisando el procedimiento de admisibilidad del IMIV con un plazo de 5 días corridos para su revisión.

- ii. Que, se modifican los artículos 4.2.1, 4.2.2 y 4.2.3 reduciendo los plazos de evaluación del IMIV Básico y estableciendo la obligatoriedad de participación de la Dirección de Obras Municipales conforme al artículo 24 de la Ley Orgánica de Municipalidades.
- jj. Que, se modifican los artículos 4.2.4 y 4.3.4 precisando los plazos sobre los que procede la prórroga, estableciendo que la prórroga del órgano evaluador se extiende automáticamente a los órganos consultados, regulando la prórroga exclusiva de órganos consultados con ajuste del plazo del evaluador, prohibiendo prórrogas independientes y simultáneas, y uniformando la referencia a días corridos en coherencia con el resto del reglamento.
- kk. Que, se modifican los artículos 4.3.1, 4.3.2 y 4.3.3 reduciendo los plazos de evaluación del IMIV Intermedio y Mayor.
- ll. Que, se modifican los artículos 4.2.5 y 4.3.5 incorporando la obligación de la DOM de registrar en el SEIM el cumplimiento de medidas de mitigación a la recepción definitiva, y precisando el contenido de la resolución aprobatoria para proyectos exentos de permiso de edificación.
- mm. Que, se modifica los artículos 4.2.6 y 4.3.6 agregando dos nuevos incisos finales en relación a la obligatoriedad del órgano evaluador de pronunciarse sino se solicitó silencio positivo y agregando lo indicado en el artículo 27 de la ley Marco de Autorizaciones Sectoriales.
- nn. Que, se modifica los artículos 4.2.7 y 4.3.7 estableciendo que cuando se acoja un recurso contra una resolución de rechazo, el evaluador deberá pronunciarse en un plazo máximo de 10 días corridos sin poder rechazar por los mismos motivos.
- oo. Que, se agrega en el artículo 4.2.9 con respecto al cómputo de plazo en plataforma digitales que si se ingresa un día inhábil se entenderá realizada en día hábil siguiente.
- pp. Que, se incorporan los nuevos artículos 4.2.10 y 4.3.10 regulando el procedimiento para cambios al proyecto realizados con posterioridad a la aprobación del IMIV y con anterioridad a la solicitud del permiso de edificación, remitiéndose al procedimiento del artículo 4.5.1.
- qq. Que, se modifica el artículo 4.3.2 incorporando excepcionalmente una segunda ronda de observaciones para IMIV Intermedios y Mayores fundada en antecedentes derivados de la subsanación, con plazos de 10 días corridos para el evaluador, 15 días corridos para el titular y 10 días corridos para la resolución final.
- rr. Que, se modifica el artículo 4.3.9 estableciendo que la presentación de informes en día inhábil se entiende realizada el día hábil siguiente.
- ss. Que, se modifica el artículo 4.4.1 estableciendo que la resolución aprobatoria del IMIV de loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea deberá identificar las medidas de mitigación correspondientes a cada lote resultante o etapa.
- tt. Que, se incorpora el nuevo artículo 4.4.3 regulando el procedimiento de verificación de semejanza entre el IMIV Aprobado de loteo o condominio tipo B sin construcción

simultánea y el proyecto a desarrollar en el predio resultante, estableciendo que el SEIM determinará si corresponde emitir certificado de semejanza o exigir nuevo IMIV.

- uu. Que, se modifica el artículo 4.5.1 precisando el procedimiento de verificación de suficiencia del IMIV Aprobado ante modificaciones del proyecto, estableciendo que las variaciones menores del artículo 5.2.8 de la OGUC no requieren ingreso al SEIM ni certificado de suficiencia.
- vv. Que, se modifica el artículo 4.5.2 precisando la causal de nuevo IMIV por modificación de tasas de inducción que afecten el área de influencia o categoría, e incorporando la letra e) que regula la inclusión de nuevos proyectos en un IMIV Conjunto y el procedimiento cuando uno o más proyectos del conjunto no se ejecutan.
- ww. Que, se modifica el artículo 4.5.3 precisando la causal de IMIV Complementario por modificación de accesos, incorporando excepción para ciclovías que no puedan cumplir el artículo 221 del DFL N°1, y agregando las letras d), e) y f) relativas a medidas ejecutadas por terceros, solicitud de caución de medidas no garantizadas originalmente y abandono de proyectos en IMIV Conjunto.
- xx. Que, se incorpora un nuevo inciso final en el artículo 4.5.5 estableciendo un procedimiento especial y acotado para los IMIV Complementarios presentados en virtud de la letra d) del artículo 4.5.3, con plazos reducidos y objeto de revisión limitado a la verificación de la ejecución y cumplimiento normativo de la medida ejecutada por un tercero.
- yy. Que, se modifica el artículo 4.6.5 incorporando la caución de medidas establecidas en EISTU o IVB como causal de informe de suficiencia conforme a los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la OGUC, y estableciendo que ante rechazo del informe el titular podrá presentar por una sola vez un nuevo informe con medidas diferentes antes de ingresar un IMIV.
- zz. Que, se modifica el artículo 4.6.6 precisando los antecedentes que debe ingresar el titular al SEIM para la verificación de semejanza con el EISTU o IVB del loteo, incorporando criterios supletorios cuando no se disponga de información específica por sitio, y estableciendo que el IVS deberá verificar el cumplimiento de medidas obligatorias del artículo 1.3.2 aplicables al proyecto específico en el predio resultante.
- aaa. Que, se modifica el artículo 4.6.7 estableciendo que el IVS deberá consignar el estado de ejecución de las medidas del loteo correspondientes al predio resultante, y precisando que la verificación de semejanza más el cumplimiento de medidas obligatorias del artículo 1.3.2 es suficiente para acreditar que el proyecto se hace cargo de sus impactos relevantes.
- bbb. Que, se modifica el artículo 4.6.8 estableciendo que, si el proyecto contempla un nuevo acceso en una vía no analizada en el EISTU o IVB, el titular deberá presentar un nuevo IMIV.

ccc. Que, se modifica el artículo 4.6.9 precisando el procedimiento ante cambio de destino, incorporando la obligación de declarar el instrumento de evaluación vial previo si lo hubiere, y regulando el caso de proyectos con recepción definitiva que no cuenten con ningún instrumento de evaluación de impacto vial previo.

DECRETO:

ARTÍCULO ÚNICO: MODIFÍCASE el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que establece el "Reglamento sobre mitigación de impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de proyectos de crecimiento urbano", en el siguiente sentido:

a) **INCORPÓRASE** en el artículo 1.1.1 el siguiente inciso final:

El procedimiento y la metodología del sistema se rigen por los principios de universalidad, proporcionalidad y predictibilidad, establecidos en el artículo 168 del decreto con fuerza de ley N°458, de 1975, que aprueba la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Estos principios deben ser observados en el marco del presente procedimiento, debiendo los actos terminales que lo resuelvan estar debidamente fundados en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley N°19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos.

b) **REEMPLÁZASE** el inciso cuarto y quinto del artículo 1.1.2., quedando de la siguiente forma:

Los impactos relevantes sobre el sistema de movilidad local deberán ser mitigados a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos, sea que tales medidas correspondan a las medidas de mitigación obligatorias o a las obras o medidas adicionales propuestas por el titular del mismo, para mitigar los referidos impactos. Lo anterior incluye soluciones como pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías, habilitación de áreas de carga y descarga, y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad, y en general cualquier medida que guarde relación con el mejoramiento de la gestión del tránsito.

El órgano evaluador sólo podrá exigir al titular las medidas de mitigación obligatorias establecidas en el artículo 1.3.2 del presente reglamento, las que deberán guardar proporción directa con el impacto específico generado por el proyecto. En ningún caso podrán exigirse medidas destinadas a resolver déficits de infraestructura preexistentes en el área de influencia. Sin perjuicio de lo anterior, en los proyectos que deban presentar un IMIV Intermedio o Mayor, el titular deberá proponer medidas adicionales o alternativas a las obligatorias, cuando del análisis del proyecto así lo indicare. El órgano evaluador podrá requerir fundadamente al titular que complemente su propuesta de medidas cuando advierta impactos relevantes no abordados, debiendo el titular en tal caso proponer las medidas que estime pertinentes conforme a los criterios de proporcionalidad e impacto directo establecidos en el presente reglamento.

c) **REEMPLÁZASE** en el artículo 1.1.4. la definición de "SECTRA" por la siguiente:

SECTRA: Programa de Vialidad y Transporte Urbano dependiente de la Subsecretaría de Transportes, también denominada Secretaría de Planificación de Transporte.

d) **INCORPÓRASE** en el artículo 1.1.4. nuevo inciso final y las siguientes definiciones y sigla en el orden alfabético que le correspondan, por las siguientes:

Acceso del proyecto: Área que conecta un proyecto de crecimiento urbano por extensión o por densificación con la vialidad pública, permitiendo el ingreso y/o el egreso de peatones, ciclos y/o vehículos. En proyectos localizados en zona rural planificada o área de extensión urbana, corresponde a la primera conexión con la red vial pública.

Área de carga y descarga: Espacio destinado a la detención temporal de vehículos para la realización de operaciones de carga y/o descarga de bienes, ya sea al interior del predio o en la vía pública, debidamente autorizado por el municipio y señalizado para dichos fines.

Área de influencia: Zona geográfica delimitada en torno a los accesos del proyecto, dentro de la cual se identifican y analizan los impactos que la puesta en operación del proyecto generaría sobre el sistema de movilidad local. Este espacio se delimita a partir de la dispersión de los flujos vehiculares, peatonales y de otros modos de transporte inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, conforme a los criterios y límites establecidos en los artículos 2.2.1 y 3.2.2 del presente reglamento según la categoría del IMIV que corresponda y hasta la intersección que señale, para cada caso, la ley y este reglamento.

Déficit histórico de infraestructura: Condición física u operativa preexistente en el sistema de movilidad local dentro del área de influencia del proyecto que, en la situación actual sin considerar los nuevos flujos del proyecto, no alcanza los estándares mínimos de nivel de servicio o capacidad establecidos en la normativa vigente. La constatación de este déficit no eximirá al titular de ejecutar las medidas de mitigación obligatorias del artículo 1.3.2, ni de mitigar el empeoramiento marginal que los flujos de su proyecto generen sobre dicha condición preexistente. Para estos efectos, el IMIV deberá acreditar mediante la comparación entre la situación base y la situación con proyecto la relación de causalidad directa entre los flujos inducidos por el proyecto y el deterioro adicional del estándar de servicio, siendo las medidas exigibles proporcionales exclusivamente a dicho impacto marginal y no a la resolución integral del déficit preexistente, conforme a la metodología establecida en el presente reglamento según la categoría del IMIV que corresponda.

Estudiante: Persona que cursa estudios en un establecimiento educacional, ya sea de nivel preescolar, escolar, técnico-profesional o superior, y que participa activamente en el proceso de aprendizaje.

Impacto marginal: Variación en los estándares de servicio del sistema de movilidad local atribuible exclusivamente a los flujos inducidos por el proyecto en evaluación, determinada mediante la comparación entre la situación base y la situación con proyecto. El impacto marginal es la base para determinar la proporcionalidad de las medidas de mitigación exigibles al titular conforme al artículo 168 de la LGUC.

IMIV Semejanza: Instrumento mediante el cual el titular de un proyecto a desarrollar en un predio resultante de un loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea, que cuenta con certificado de semejanza emitido por el SEIM, acredita el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias aplicables a las particularidades específicas del proyecto en dicho predio y consigna el estado de ejecución de las medidas comprometidas en el EISTU, IVB o IMIV del loteo o condominio que correspondan al predio resultante.

Intersección: Área común de vías que se cruzan o convergen, incluidas en ellas tanto las calzadas, medianas, bandejones y aceras, así como la superficie contigua a las vías que se intersectan, en la que se emplazan o implementan las medidas de señalización y gestión de tránsito requeridas para el adecuado funcionamiento de la intersección conforme a sus flujos estimados, tales como semáforos, señales verticales, demarcaciones horizontales, reductores de velocidad, paradas de transporte público, entre otras. No se considerarán para determinar una intersección los pasajes, vías o caminos cerrados, sin salida, retorno en "U", accesos o salidas a autopistas o condominios.

Medida de gestión de tránsito: Intervención de carácter operacional sobre la infraestructura vial existente o proyectada, tales como señalización, demarcación, cambios de sentido de tránsito y reprogramación de dispositivos de control de tránsito, entre otros.

Modificación de IMIV Aprobado: Toda alteración de las características de un proyecto que cuenta con Informe de Mitigación de Impacto Vial aprobado vigente, con independencia de la etapa de desarrollo en que se encuentre el proyecto al momento de la modificación.

RBD: Código único que identifica a cada establecimiento educacional reconocido por el Ministerio de Educación.

Restaurante de atención al vehículo: Establecimiento destinado a la elaboración, venta y/o expendio de platos preparados o comida lista para servir, en el que se preste servicio de atención de público directa al vehículo mediante una ventanilla, senda, vía o cualquier otra modalidad de ingreso de vehículos para hacer el pedido, pago y/o espera de productos desde el interior de los mismos.

Semaforización: Medida de gestión de tránsito que tiene por objeto regular la circulación entre vehículos, peatones, y ciclos en intersecciones. La implementación de la medida considera la instalación de semáforos, incluyendo controlador, cabezales, lámparas y postes, y eventualmente sistemas de comunicación que los conectan con semáforos cercanos o con un centro de control y las gestiones a realizar como sincronismos.

Siniestros de tránsito: Situación multicausal y prevenible, que se genera a partir de la conjunción de distintos factores, en la que interviene, al menos, un vehículo que se desplaza por caminos, calles, ciclovías y demás vías públicas, rurales o urbanas,

caminos vecinales o particulares destinados al uso público, que tiene como consecuencia daños en las cosas o personas.

Situación base: Condición del sistema de movilidad local en el área de influencia del proyecto, determinada por la oferta vial y la demanda de transporte para el corte temporal correspondiente, sin considerar los flujos inducidos por el proyecto en evaluación ni las intervenciones asociadas al mismo. Incluye las obras de infraestructura y medidas de gestión de tránsito con certeza de ejecución conforme al artículo 3.4.1 del presente reglamento. Para los IMIV Básicos el análisis de la situación base es de carácter cualitativo conforme a los criterios del Título II del presente reglamento.

Situación base optimizada: Condición del sistema de movilidad local en el área de influencia del proyecto que resulta de incorporar a la situación base aquellas obras de infraestructura vial o medidas de gestión de tránsito que, no estando presentes al momento de la elaboración del IMIV, cuentan con certeza de ejecución acreditada mediante resolución de adjudicación, acto administrativo equivalente o resolución aprobatoria de un IMIV vigente, sea que provengan de un organismo público o de un titular privado con obligación de ejecutarlas, o correspondan a medidas propuestas como mitigación por el titular del proyecto conforme a lo establecido en el presente reglamento.

Situación con proyecto: Condición del sistema de movilidad local en el área de influencia resultante de agregar a la situación base los flujos vehiculares, peatonales y de otros modos inducidos por el proyecto en evaluación, sin considerar las medidas de mitigación propuestas.

Situación con proyecto mitigado: Condición del sistema de movilidad local en el área de influencia resultante de agregar a la situación con proyecto las medidas de mitigación propuestas por el titular, con el objeto de verificar que los estándares de servicio se mantienen en un nivel semejante al existente en la situación base.

Titular: Para todos los efectos del presente Reglamento, el Titular será la persona natural o jurídica que ostente la calidad de propietario del inmueble donde se emplaza el proyecto, o quien acredite tener un título habilitante sobre el mismo que lo faculte para desarrollarlo. El Titular es el responsable final del cumplimiento de las medidas de mitigación y de la vigencia de las garantías asociadas. El Titular podrá actuar en el sistema por sí o a través de un Gestor Autorizado, sin que esto último altere la titularidad de las obligaciones. Para efectos de la solicitud del permiso o autorización ante la Dirección de Obras Municipales, la concordancia entre el Titular del IMIV y el propietario del inmueble deberá estar acreditada al momento de dicha solicitud, conforme a lo dispuesto en la normativa urbanística aplicable.

UOCT: Unidad Operativa de Control de Tránsito.

El presente reglamento primará para efectos de las definiciones contenidas en este artículo. Respecto de aquellos vocablos o conceptos técnicos no definidos expresamente en él, se considerarán de aplicación supletoria las definiciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, siempre que no contravengan la naturaleza operacional

y de gestión de tránsito de las disposiciones aquí establecidas, tales como “crecimiento urbano por densificación” o “crecimiento urbano por extensión”.

e) **INCOPÓRASE** al artículo 1.2.1 dos nuevos incisos finales, quedando de la siguiente manera:

Igualmente deberán ingresar las características de su proyecto en el SEIM para efectuar la estimación de flujos a que se refiere este artículo, los titulares de proyectos que, estando exentos de permiso de edificación conforme al inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, estén en la obligación de mitigar los impactos sobre el sistema de movilidad local en virtud del artículo 145 bis de la misma ley. Dicha estimación deberá efectuarse con anterioridad al inicio de las obras del proyecto.

No estarán sujetos a la obligación de mitigación establecida en el presente reglamento aquellos proyectos cuyo objeto sea la provisión, ampliación o mejoramiento de infraestructura de transporte público o de movilidad, tales como redes ferroviarias urbanas o suburbanas, ciclovías o terminales de transporte público. En estos casos, el titular deberá igualmente ingresar el proyecto al SEIM e informar la forma en que éste se integra al sistema de movilidad local, sin que ello genere la obligación de elaborar un IMIV ni de ejecutar medidas de mitigación.

f) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso tercero en el artículo 1.2.2., pasando el actual inciso tercero a ser el inciso cuarto y así, sucesivamente:

En los proyectos en los que la estimación de flujos totales se efectúa en función de la superficie edificada, el cálculo deberá efectuarse sobre la base del total de la superficie edificada del proyecto incluyendo las superficies contempladas en subterráneo, conforme a las reglas de cálculo establecidas en el artículo 1.2.3 del presente reglamento para cada tipología de proyecto.

g) **REEMPLÁZASE** en la letra a) del artículo 1.2.3., por el siguiente:

a) Uso de suelo residencial, destino vivienda.

En los proyectos residenciales con destino vivienda la estimación de flujos totales se efectuará en función de la superficie promedio (SP) de las viviendas, conforme a las siguientes reglas:

i) En los proyectos de edificación destinados a vivienda (casas):

La superficie promedio (SP) corresponderá al total de la superficie edificada del proyecto destinada a vivienda dividida por el número total de viviendas que éste contemple.

ii) En los proyectos de edificación colectiva destinados a vivienda (departamentos):

La superficie promedio (SP) corresponderá al total de la superficie útil del proyecto destinada a vivienda, incluidas aquellas superficies de terrazas y balcones que formen parte de la unidad de vivienda, dividida por el número total de viviendas que el proyecto contemple.

Cuando el número de estacionamientos proyectado sea superior a la cuota exigida por la normativa aplicable, la superficie útil de estas unidades adicionales deberá sumarse a la superficie útil del proyecto destinado a vivienda para efectos del cálculo de la superficie promedio (SP). En el caso que al proyecto no le sea exigible por normativa una cuota de estacionamiento, no se sumará la superficie destinada a estacionamientos.

Para la aplicación de las reglas antes señaladas, la definición de superficie edificada y superficie útil corresponderá a las establecidas en la OGUC. Asimismo, para el cálculo de la superficie edificada deberá estarse a lo dispuesto en el artículo 5.1.11. de la OGUC o aquel que lo modifique o reemplace.

A partir de la superficie promedio, el SEIM calculará los viajes totales atraídos (viajes de entrada) y generados (viajes de salida) para el proyecto de edificación destinado a vivienda, para posteriormente estimar los flujos inducidos de entrada y salida por modo de transporte, en conformidad con las tasas establecidas en los siguientes cuadros.

i) Proyectos de edificación destinados a vivienda (casas):

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADOS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas de interés público (2)	Vivienda	PM-L	0,10	0,04	0,01	0,03	0,01
		PMd-L	0,34	0,13	0,03	0,10	0,01
		PT-L	0,40	0,14	0,06	0,11	0,01
		PMd-F	0,27	0,08	0,04	0,09	0,01
		PT-F	0,20	0,05	0,02	0,08	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m ²	Vivienda	PM-L	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PMd-L	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PT-L	1,00	0,35	0,37	0,16	0,05
		PMd-F	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PT-F	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PM-L * 0,40	Total Viajes PM-L * 0,32	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADOS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
50 < SP ≤ 60 m²		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,40	Total Viajes PMd-L * 0,32	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	1,0 + (0,02 * (SP - 50))	Total Viajes PT-L * 0,40	Total Viajes PT-L * 0,32	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,40	Total Viajes PMd-F * 0,32	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,40	Total Viajes PT-F * 0,27	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 60 < SP ≤ 140 m²	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PM-L * 0,45	Total Viajes PM-L * 0,27	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04
		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,45	Total Viajes PMd-L * 0,27	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	1,00 + (0,0125 * (SP - 60))	Total Viajes PT-L * 0,45	Total Viajes PT-L * 0,27	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,45	Total Viajes PMd-F * 0,27	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,45	Total Viajes PT-F * 0,27	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 140 < SP ≤ 280 m²	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PM-L * 0,55	Total Viajes PM-L * 0,19	Total Viajes PM-L * 0,12	Total Viajes PM-L * 0,03
		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,55	Total Viajes PMd-L * 0,19	Total Viajes PMd-L * 0,12	Total Viajes PMd-L * 0,03
		PT-L	2,00 + (0,01 * (SP - 140))	Total Viajes PT-L * 0,55	Total Viajes PT-L * 0,19	Total Viajes PT-L * 0,12	Total Viajes PT-L * 0,03

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADOS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,55	Total Viajes PMd-F * 0,19	Total Viajes PMd-F * 0,12	Total Viajes PMd-F * 0,03
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,55	Total Viajes PT-F * 0,19	Total Viajes PT-F * 0,12	Total Viajes PT-F * 0,03
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP > 280 m²	Vivienda	PM-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PMd-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-L	2,70	1,62	0,38	0,32	0,05
		PMd-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01

- (1) En el caso del transporte privado motorizado, el flujo inducido en veh/h se estima en base a los viajes/h corregidos por una tasa de ocupación promedio de 1,2 viajes/veh.
- (2) Por viviendas de interés público se entenderán aquellas que correspondan a la definición del artículo 27° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADAS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas de interés público (2)	Vivienda	PM-L	0,63	0,23	0,17	0,07	0,01
		PMd-L	0,27	0,11	0,04	0,08	0,01
		PT-L	0,33	0,11	0,04	0,11	0,01
		PMd-F	0,30	0,10	0,04	0,09	0,01
		PT-F	0,29	0,09	0,05	0,10	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m²	Vivienda	PM-L	1,00	0,35	0,37	0,16	0,05
		PMd-L	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PT-L	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PMd-F	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
		PT-F	0,20	0,07	0,07	0,03	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:	Vivienda	PM-L	1,0 + (0,02 * (SP - 50))	Total Viajes PM-L * 0,40	Total Viajes PM-L * 0,32	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADAS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
50 < SP ≤ 60 m²		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,40	Total Viajes PMd-L * 0,32	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-L * 0,40	Total Viajes PT-L * 0,32	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,40	Total Viajes PMd-F * 0,32	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,40	Total Viajes PT-F * 0,32	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 60 < SP ≤ 140 m²	Vivienda	PM-L	1,20 + (0,01 * (SP - 60))	Total Viajes PM-L * 0,45	Total Viajes PM-L * 0,27	Total Viajes PM-L * 0,15	Total Viajes PM-L * 0,04
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,45	Total Viajes PMd-L * 0,27	Total Viajes PMd-L * 0,15	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-L * 0,45	Total Viajes PT-L * 0,27	Total Viajes PT-L * 0,15	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,45	Total Viajes PMd-F * 0,27	Total Viajes PMd-F * 0,15	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,45	Total Viajes PT-F * 0,27	Total Viajes PT-F * 0,15	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 140 < SP ≤ 280 m²	Vivienda	PM-L	2,00 + (0,005 * (SP - 140))	Total Viajes PM-L * 0,55	Total Viajes PM-L * 0,19	Total Viajes PM-L * 0,12	Total Viajes PM-L * 0,03
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,55	Total Viajes PMd-L * 0,19	Total Viajes PMd-L * 0,12	Total Viajes PMd-L * 0,03
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-L * 0,55	Total Viajes PT-L * 0,19	Total Viajes PT-L * 0,12	Total Viajes PT-L * 0,03

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN DESTINADAS A VIVIENDA- CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,55	Total Viajes PMd-F * 0,19	Total Viajes PMd-F * 0,12	Total Viajes PMd-F * 0,03
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,55	Total Viajes PT-F * 0,19	Total Viajes PT-F * 0,12	Total Viajes PT-F * 0,03
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP > 280 m²	Vivienda	PM-L	2,70	1,62	0,38	0,32	0,05
		PMd-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PMd-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01

- (1) En el caso del transporte privado motorizado, el flujo inducido en veh/h se estima en base a los viajes/h corregidos por una tasa de ocupación promedio de 1,2 viajes/veh.
 - (2) Por viviendas de interés público se entenderán aquellas que correspondan a la definición del artículo 27° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.
- ii) Proyectos de edificación colectiva destinada a vivienda (departamentos):

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA - DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas de interés público (2)	Vivienda	PM-L	0,10	0,04	0,01	0,03	0,01
		PMd-L	0,34	0,13	0,03	0,10	0,01
		PT-L	0,40	0,14	0,06	0,11	0,01
		PMd-F	0,27	0,08	0,04	0,09	0,01
		PT-F	0,20	0,05	0,02	0,08	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m²	Vivienda	PM-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,18	Total Viajes PM-L * 0,05

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA - DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
promedio (SP) es: $50 < SP \leq 60 \text{ m}^2$		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,18	Total Viajes PMd-L * 0,05
		PT-L	$1,0 + (0,02 * (SP - 50))$	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,18	Total Viajes PT-L * 0,05
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,35	Total Viajes PMd-F * 0,35	Total Viajes PMd-F * 0,18	Total Viajes PMd-F * 0,05
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,18	Total Viajes PT-F * 0,05
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $60 < SP \leq 140 \text{ m}^2$	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PM-L * 0,40	Total Viajes PM-L * 0,32	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04
		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,40	Total Viajes PMd-L * 0,32	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	$1,2 + (0,01 * (SP - 60))$	Total Viajes PT-L * 0,40	Total Viajes PT-L * 0,32	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,40	Total Viajes PMd-F * 0,32	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,40	Total Viajes PT-F * 0,32	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $140 < SP \leq 280 \text{ m}^2$	Vivienda	PM-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PM-L * 0,50	Total Viajes PM-L * 0,24	Total Viajes PM-L * 0,13	Total Viajes PM-L * 0,03
		PMd-L	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,50	Total Viajes PMd-L * 0,24	Total Viajes PMd-L * 0,13	Total Viajes PMd-L * 0,03
		PT-L	$2,00 + (0,05 * (SP - 140))$	Total Viajes PT-L * 0,50	Total Viajes PT-L * 0,24	Total Viajes PT-L * 0,13	Total Viajes PT-L * 0,03

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA - DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
		PMd-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,50	Total Viajes PMd-F * 0,24	Total Viajes PMd-F * 0,13	Total Viajes PMd-F * 0,03
		PT-F	Estimación de viajes para PT-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,50	Total Viajes PT-F * 0,24	Total Viajes PT-F * 0,13	Total Viajes PT-F * 0,03
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP > 280 m²	Vivienda	PM-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PMd-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-L	2,70	1,62	0,38	0,32	0,05
		PMd-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01

- (1) En el caso del transporte privado motorizado, el flujo inducido en veh/h se estima en base a los viajes/h corregidos por una tasa de ocupación promedio de 1,2 viajes/veh.
- (2) Por viviendas de interés público se entenderán aquellas que correspondan a la definición del artículo 27° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA - DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas interés público (2)	Vivienda	PM-L	0,63	0,23	0,17	0,07	0,01
		PMd-L	0,27	0,11	0,04	0,08	0,01
		PT-L	0,33	0,11	0,04	0,11	0,01
		PMd-F	0,30	0,10	0,04	0,09	0,01
		PT-F	0,29	0,09	0,05	0,10	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m²	Vivienda	PM-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
Proyecto de viviendas cuya superficie	Vivienda	PM-L	1,0 + (0,02 * (SP - 50))	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,18	Total Viajes PM-L * 0,05

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA – DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
promedio (SP) es: $50 < SP \leq 60 \text{ m}^2$		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,18	Total Viajes PMd-L * 0,05
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,18	Total Viajes PT-L * 0,05
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,35	Total Viajes PMd-F * 0,35	Total Viajes PMd-F * 0,18	Total Viajes PMd-F * 0,05
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,18	Total Viajes PT-F * 0,05
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $60 < SP \leq 140 \text{ m}^2$	Vivienda	PM-L	$1,2 + (0,01 * (SP - 60))$	Total Viajes PM-L * 0,40	Total Viajes PM-L * 0,32	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,40	Total Viajes PMd-L * 0,32	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-L * 0,40	Total Viajes PT-L * 0,32	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,40	Total Viajes PMd-F * 0,32	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,40	Total Viajes PT-F * 0,32	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $140 < SP \leq 280 \text{ m}^2$	Vivienda	PM-L	$2,00 + (0,005 * (SP - 140))$	Total Viajes PM-L * 0,50	Total Viajes PM-L * 0,24	Total Viajes PM-L * 0,13	Total Viajes PM-L * 0,03
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-L * 0,50	Total Viajes PMd-L * 0,24	Total Viajes PMd-L * 0,13	Total Viajes PMd-L * 0,03
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-L * 0,50	Total Viajes PT-L * 0,24	Total Viajes PT-L * 0,13	Total Viajes PT-L * 0,03

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EDIFICACIÓN COLECTIVA DESTINADA A VIVIENDA – DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
			VIAJES/H POR VIVIENDA	TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PMd-F * 0,50	Total Viajes PMd-F * 0,24	Total Viajes PMd-F * 0,13	Total Viajes PMd-F * 0,03
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,20	Total Viajes PT-F * 0,50	Total Viajes PT-F * 0,24	Total Viajes PT-F * 0,13	Total Viajes PT-F * 0,03
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP > 280 m²	Vivienda	PM-L	2,70	1,62	0,38	0,32	0,05
		PMd-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-L	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PMd-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01
		PT-F	0,54	0,32	0,08	0,07	0,01

- (1) En el caso del transporte privado motorizado, el flujo inducido en veh/h se estima en base a los viajes/h corregidos por una tasa de ocupación promedio de 1,2 viajes/veh.
- (2) Por viviendas de interés público se entenderán aquellas que correspondan a la definición del artículo 27° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

h) **REEMPLÁZASE** en la letra e) del artículo 1.2.3., los cuadros por los siguientes:

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Centro comercial Tienda por departamentos	Mayor	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,10	0,15	0,06	0,02
			PMd-L	0,70	0,44	0,40	0,06
			PT-L	1,40	0,68	0,48	0,08
			PMd-F	1,10	0,52	0,30	0,06
			PT-F	1,10	0,52	0,30	0,06
	Mediano	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,12	0,19	0,07	0,02
			PMd-L	0,84	0,52	0,48	0,07
			PT-L	1,68	0,80	0,60	0,10
			PMd-F	1,32	0,64	0,34	0,07
			PT-F	1,32	0,64	0,34	0,07
	Menor o básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,12	0,19	0,07	0,02
			PMd-L	0,84	0,52	0,48	0,07
			PT-L	1,68	0,80	0,60	0,10
			PMd-F	1,32	0,64	0,34	0,07
			PT-F	1,32	0,64	0,34	0,07
Supermercado	Mayor		PM-L	0,38	0,06	0,31	0,03

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
o Local comercial		100 m ² de superficie edificada	PMd-L	1,50	0,23	1,24	0,11
			PT-L	2,50	0,59	2,26	0,09
			PMd-F	2,50	0,38	2,07	0,18
			PT-F	2,30	0,42	2,13	0,03
	Mediano	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,45	0,07	0,37	0,03
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
Local comercial	Menor o Básico	100 m ² de superficie edificada	PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
Restaurante Fuente de Soda Bar Discoteca	Todas las escalas	100 m ² de superficie edificada	PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	0,17	0,43	0,50	0,05
			PT-L	0,33	0,85	1,00	0,10
			PMd-F	0,25	0,64	0,75	0,08
Restaurante con atención al vehículo	Todas las escalas	100 m ² de superficie edificada	PT-F	0,17	0,43	0,50	0,05
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	$(c * 0,17) + (c * 100)^{0,67}$	0,43	0,50	0,05
			PT-L	$(c * 0,33) + (c * 100)^{0,69}$	0,85	1,00	0,10
			PMd-F	$(c * 0,25) + (c * 100)^{0,67}$	0,64	0,75	0,08
Estación de servicio		Dispensador	PT-F	$(c * 0,17) + (c * 100)^{0,68}$	0,43	0,50	0,05
			PM-L	2,60	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,74	0,00	0,00	0,00
			PT-L	3,47	0,00	0,00	0,00
			PMd-F	1,74	0,00	0,00	0,00
Centro de servicio automotor		100 m ² de superficie edificada	PT-F	1,74	0,00	0,00	0,00
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	0,63	0,48	0,16	0,02
			PT-L	0,85	0,64	0,21	0,02
			PMd-F	0,43	0,32	0,11	0,01
Otro equipamiento de clase comercio	Mayor	100 m ² de superficie edificada	PT-F	0,00	0,00	0,00	0,00
			PM-L	0,38	0,06	0,31	0,03
			PMd-L	1,50	0,23	1,24	0,11
			PT-L	2,50	0,59	2,26	0,09
			PMd-F	2,50	0,38	2,07	0,18
	Mediano	100 m ² de superficie edificada	PT-F	2,30	0,42	2,13	0,03
			PM-L	0,45	0,07	0,37	0,03
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
	Menor	100 m ² de superficie edificada	PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
		100 m ² de superficie edificada	PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
	Básico	100 m ² de superficie edificada	PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Centro comercial Tienda por departamentos	Mayor	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,10	0,15	0,06	0,02
			PMd-L	0,70	0,44	0,40	0,06
			PT-L	1,40	0,68	0,48	0,08
			PMd-F	1,10	0,52	0,30	0,06
			PT-F	1,10	0,52	0,30	0,06
	Mediano	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,12	0,19	0,07	0,02
			PMd-L	0,84	0,52	0,48	0,07
			PT-L	1,68	0,80	0,60	0,10
			PMd-F	1,32	0,64	0,34	0,07
			PT-F	1,32	0,64	0,34	0,07
	Menor o Básico	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,12	0,19	0,07	0,02
			PMd-L	0,84	0,52	0,48	0,07
			PT-L	1,68	0,80	0,60	0,10
			PMd-F	1,32	0,64	0,34	0,07
			PT-F	1,32	0,64	0,34	0,07
Supermercado Local comercial	Mayor	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,38	0,06	0,31	0,03
			PMd-L	1,50	0,23	1,24	0,11
			PT-L	2,50	0,59	2,26	0,09
			PMd-F	2,50	0,38	2,07	0,18
			PT-F	2,30	0,42	2,13	0,03
	Mediano	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,45	0,07	0,37	0,03
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
Local comercial	Menor o Básico	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
Restaurante Fuente de Soda Bar Discoteca	Todas las escalas	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	0,59	0,28	0,97	0,03
			PT-L	1,19	0,29	2,79	0,12
			PMd-F	0,59	0,28	0,97	0,03
			PT-F	0,80	0,42	1,29	0,03
			PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Restaurante con atención al vehículo	Todas las escalas	100 m2 de superficie edificada	PMd-L	$(c * 0,59) + (c * 100)^{0,67}$	0,28	0,97	0,03
			PT-L	$(c * 1,19) + (c * 100)^{0,69}$	0,29	2,79	0,12
			PMd-F	$(c * 0,59) + (c * 100)^{0,67}$	0,28	0,97	0,03
			PT-F	$(c * 0,80) + (c * 100)^{0,68}$	0,42	1,29	0,03
Estación de servicio		Dispensador	PM-L	2,60	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,74	0,00	0,00	0,00
			PT-L	3,47	0,00	0,00	0,00
			PMd-F	1,74	0,00	0,00	0,00
			PT-F	1,74	0,00	0,00	0,00
Centro de servicio automotor		100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	0,63	0,48	0,16	0,02
			PT-L	0,85	0,64	0,21	0,02
			PMd-F	0,43	0,32	0,11	0,01
			PT-F	0,00	0,00	0,00	0,00
Otro equipamiento de clase comercio	Mayor	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,38	0,06	0,31	0,03
			PMd-L	1,50	0,23	1,24	0,11
			PT-L	2,50	0,59	2,26	0,09
			PMd-F	2,50	0,38	2,07	0,18
			PT-F	2,30	0,42	2,13	0,03
	Mediano	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,45	0,07	0,37	0,03
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
	Menor	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
	Básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

INCORPÓRASE a continuación del recuadro de las tasas de inducción de entrada y de salida de los proyectos de equipamiento clase deporte, clase esparcimiento, y clase salud [art. 1.2.3. literal g), i), y j)] las siguientes notas:

- (1) En las tasas establecidas en este numeral y respecto de los tipos de proyectos cuya unidad de referencia sea "100 m2 de superficie de terreno", para efectos de su cálculo se deberá entender por superficie de terreno aquella extensión del predio que se destina a la actividad y sus instalaciones incluidas las complementarias y normativas, requeridas para el funcionamiento del proyecto.
- (2) C: Cociente entre la superficie edificada y la unidad de referencia.

i) **INCORPÓRASE** en la letra h) del artículo 1.2.3., a continuación de la nota (1), las siguientes notas:

- (3) En caso de obras nuevas, la cantidad de estudiantes corresponderá a la capacidad total del establecimiento, la cual se determinará conforme a las disposiciones del Capítulo 5: "Locales Escolares y Hogares Estudiantiles" del Título 4 de Arquitectura de la OGUC.

Para estos efectos, se considerará como capacidad máxima aquella resultante del criterio más restrictivo que surja de la aplicación de los artículos 4.5.6, 4.5.7 y 4.5.8, admitiéndose las mejoras de estándar declaradas por los proyectos educativos especiales a los que se refiere la DDU N°063/2007 o la que la sustituya. Asimismo, dicha determinación deberá estar en concordancia con el número máximo de alumnos por curso o grupo establecido en la normativa sectorial de educación vigente.

La capacidad máxima corresponderá a la declarada en los planos y cuadros de cumplimiento normativo de la solicitud de permiso de edificación, en la recepción final y, posteriormente, refrendada tanto por el Reconocimiento Oficial (R.O.) como por la Autorización de Funcionamiento (A.F.), según corresponda. Esta cantidad deberá quedar establecida en los planos y en el IMIV.

- (4) En caso de obras de ampliación, la capacidad a declarar para efectos de categorización corresponderá a la cantidad total de estudiantes del proyecto ampliado, descontando la capacidad original autorizada en el permiso primitivo. Para este cómputo se aplicará el mismo criterio establecido para las obras nuevas.
- (5) En caso de obras nuevas de reposición con RBD que cuenten con recepción final, se aplicará el mismo criterio que para las obras de ampliación, es decir, se categorizará considerando únicamente la ampliación de cobertura adicional proyectada.

En los casos en que la capacidad total del proyecto supere el umbral para IMIV exento, pero la capacidad correspondiente a la ampliación no exceda dicho umbral, se deberá ejecutar, en todos los casos, un IMIV básico.

j) **REEMPLÁZASE** en el artículo 1.2.3. letra O) las notas 1 y 3 por las siguientes:

- (1) Los proyectos de estaciones de tren interurbano o de sistema de transporte público mediante ferrocarril urbano o suburbano, si bien no requieren permiso de la Dirección de Obras Municipales en conformidad a lo establecido en el inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, deberán igualmente ingresar sus características al SEIM con anterioridad al inicio de las obras del proyecto, en conformidad a lo establecido en el artículo 145 bis de la misma ley. Por constituir infraestructura de transporte público, no estarán sujetos

a la obligación de presentar IMIV ni de ejecutar medidas de mitigación conforme al artículo 1.2.1 del presente reglamento, debiendo informar la forma en que el proyecto se integra al sistema de movilidad local.

- (3) Las tasas establecidas para puertos, aeródromos y aeropuertos aplican tanto a proyectos privados como a obras de infraestructura de transporte que ejecuta el Estado. Estas últimas, si bien no requieren permiso de la Dirección de Obras Municipales en conformidad a lo establecido en el inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, deberán igualmente ingresar sus características al SEIM con anterioridad al inicio de las obras del proyecto, en conformidad a lo establecido en el artículo 145 bis de la misma ley, debiendo presentar IMIV conforme a las reglas del presente reglamento cuando generen impactos relevantes sobre el sistema de movilidad local.

k) **REEMPLÁZASE** el artículo 1.2.4 por el siguiente:

Los cuadros, tipologías de proyectos y escalas, unidades de referencia, valores de las tasas de inducción de flujos y cualquier otro parámetro o componente establecidos en los cuadros del Artículo precedente, podrán ser actualizados, modificados o complementados por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones mediante resolución, conforme a lo establecido en el Artículo 170 de la Ley General de Urbanismo y construcciones.

Dicha facultad permitirá al Ministerio no solo ajustar los valores numéricos existentes, sino también incorporar nuevas categorías de proyectos, definir tasas por analogía o en base a estudios específicos, ajustar unidades de cálculo según la evolución de los estudios de movilidad urbana y las actualizaciones de la OGUC.

Las resoluciones que actualicen, modifiquen o complementen el Artículo precedente regirán a contar de su publicación en el Diario Oficial o a partir de la fecha que en dicha resolución se establezca para su vigencia diferida. Con todo, las solicitudes de aprobación de informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) que se encuentren ingresadas y pendientes de resolución en el sistema SEIM al momento de entrar en vigencia una nueva actualización continuarán su evaluación y serán resultas íntegramente conforme a las tasas y condiciones vigentes a la fecha de su ingreso.

l) **REEMPLÁZASE** el artículo 1.2.5., por el siguiente:

Artículo 1.2.5. Procedimiento para la estimación de flujos de proyectos de loteo o condominio tipo B, sin construcción simultánea de lotes o sitios resultantes.

El titular del proyecto de loteo o de condominio tipo B, sin construcción simultánea, deberá informar en el SEIM el uso, clase o destino previsto que se contemple sea materializado por los adquirentes de los lotes o sitios resultantes, para que éste pueda efectuar la estimación de los flujos y de viajes inducidos por los proyectos, según corresponda:

- a) Uso de suelo residencial, destino vivienda:

La estimación de flujos vehiculares y de viajes inducidos por el proyecto se efectuará en función del número de viviendas edificables en el loteo o en el condominio tipo B, de acuerdo a la superficie promedio calculada para éstas. El número de viviendas edificables se obtendrá a partir de la densidad máxima establecida en el instrumento de planificación territorial para el predio en que se pretende emplazar el loteo o el condominio tipo B, y de la equivalencia de tal densidad en número de viviendas conforme a lo establecido en el artículo 2.1.22. de la OGUC o en el que lo modifique o reemplace. En caso que dicho instrumento establezca la densidad en viviendas por hectárea, no será necesario establecer la mencionada equivalencia.

En caso de que el instrumento de planificación territorial aplicable no contemple la norma de densidad máxima o que dicho instrumento no exista, el número de viviendas edificables en el loteo o en el condominio tipo B se calculará considerando una densidad de 0,05 habitantes por cada m² de superficie edificable en el predio y la equivalencia en número de viviendas se obtendrá aplicando lo establecido en el artículo 2.1.22. de la OGUC o en el que lo modifique o reemplace.

La superficie promedio (SP) de las viviendas, se calculará dividiendo la superficie edificable del predio en que se pretende emplazar el loteo o el condominio tipo B, por el número de viviendas edificables. A su vez, la superficie edificable se calculará aplicando el coeficiente de constructibilidad contemplado para tal uso, clase o destino en el instrumento de planificación territorial, excluidas las superficies señaladas en los numerales i) y ii) de este artículo, según corresponda.

En caso de que el instrumento de planificación territorial aplicable no contemple el referido coeficiente de constructibilidad o que dicho instrumento no exista, la superficie edificable en el predio se calculará aplicando un coeficiente de constructibilidad de 0,5.

b) Uso de suelo residencial, excluido destino vivienda:

La estimación de flujos vehiculares y de viajes inducidos por el proyecto se efectuará a partir de las unidades de referencia declaradas por el titular del proyecto para los destinos previstos para los sitios o lotes resultantes. Para efectos del dimensionamiento de estas unidades de referencia el titular del proyecto deberá tener en consideración los parámetros de carga de ocupación correspondiente al destino declarado en base a las disposiciones contenidas en el artículo 4.2.4. de la OGUC o aquel que la modifique o reemplace.

c) Usos de suelo equipamiento y actividades productivas que utilicen como unidad de referencia la superficie edificada:

La estimación de flujos vehiculares y de viajes inducidos se efectuará en función de la superficie edificable en el predio en que se pretende emplazar el loteo o condominio tipo B, aplicándole el coeficiente de constructibilidad contemplado en el instrumento de planificación territorial, excluidas las superficies señaladas en los numerales i) y ii) de este artículo, según corresponda.

En caso de que el instrumento de planificación territorial aplicable no contemple el referido coeficiente de constructibilidad o que dicho instrumento no exista, la superficie edificable en el predio se calculará aplicando un coeficiente de constructibilidad de 0,5.

- d) Usos de suelo equipamiento, actividades productivas, e infraestructura que no utilicen como unidad de referencia la superficie edificada:

La estimación de flujos vehiculares y de viajes inducidos se calculará en función de las unidades de referencia declaradas por el titular del proyecto para cada destino previsto, quien, a su vez, deberá resguardar la correspondencia entre dichas unidades de referencia y la carga de ocupación indicada para esos destinos en el artículo 4.2.4. de la OGUC o aquél que la modifique o reemplace.

El cálculo de la superficie edificable en el predio, que se señala en las letras precedentes del presente artículo, se realizará considerando los siguientes aspectos:

- i) En el caso del loteo sin construcción simultánea, se utilizará, como base de cálculo para la superficie edificable en el predio, la superficie total del terreno o predio donde se emplazará el proyecto, excluyendo las áreas afectas a utilidad pública y las cesiones de áreas destinadas a equipamiento, áreas verdes y vialidad.
- ii) En el caso del condominio tipo B sin construcción simultánea, se utilizará como base de cálculo para la superficie edificable en el predio, la superficie total del terreno o predio donde se emplazará el proyecto, excluyendo las áreas afectas a utilidad pública.

En caso que el titular del proyecto informe en el SEIM más de un uso, clase o destino previsto para los lotes o sitios resultantes, para efectuar la estimación de los flujos y de viajes inducidos, el SEIM contemplará la sumatoria del total de los flujos y viajes inducidos por los diferentes usos, clases o destinos informados. El titular del proyecto deberá verificar que la suma de la superficie de los lotes o sitios resultantes informados para los usos, clases o destinos sea consistente con la superficie del predio que se utilizó como base para calcular la superficie edificable en el predio.

Lo señalado en los incisos precedentes implica que los proyectos de loteo o de condominio tipo B sin construcción simultánea en los lotes o sitios resultantes serán evaluados conforme a los usos, clases o destinos informados por el titular

del loteo o del condominio tipo B, por lo que cualquier modificación posterior a la aprobación del IMIV, sea por parte de éste o de los adquirentes de los lotes o sitios resultantes, quedará sujeta a las reglas establecidas en el Título IV de este reglamento, en lo que respecta a la suficiencia de las medidas de mitigación aprobadas para el proyecto y a la evaluación de los IMIV de los proyectos que se pretendan desarrollar.

Lo señalado en este artículo es sin perjuicio del procedimiento general de estimación de flujos establecido en el artículo 1.2.2. de este reglamento, en lo que fuere aplicable.

m) **MODIFÍCASE** el artículo 1.2.6 de la siguiente forma:

- a) **INCORPÓRASE** inciso tercero, pasando el actual inciso tercero a ser el inciso cuarto y nuevo inciso final:

Los proyectos que deseen acogerse a los beneficios que otorga la calidad de conjunto armónico que contempla la Ley General de Urbanismo y Construcciones y que se emplacen en dos o más predios colindantes, conforme a los artículos 2.6.15 y 2.6.16 de la OGUC, deberán presentar un único IMIV, entendiéndose que corresponden a un solo proyecto.

El certificado de exención emitido por el SEIM deberá presentarse acompañado de la ficha resumen generada por el sistema, que incluye los datos y parámetros que dieron origen a la exención, ante la Dirección de Obras Municipales o, en el caso de proyectos exentos de permiso de edificación, ante el servicio competente para recepcionar las obras.

- b) **REEMPLÁZASE** el inciso cuarto del artículo 1.2.6 por el siguiente:

Asimismo, para los efectos del proceso de evaluación y del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias establecidas en el artículo 1.3.2 de este reglamento, el procedimiento administrativo se registrará por la categoría más alta determinada conforme a los umbrales del presente artículo. Sin perjuicio de lo anterior, el análisis técnico de cada modo de transporte se realizará conforme a la metodología correspondiente a la categoría que resulte aplicable a ese modo específico, de manera que las medidas de mitigación exigibles sean proporcionales al impacto real que el proyecto genera en cada modo, sin perjuicio del cumplimiento de las medidas obligatorias 4.1, 6.1 y 6.2 del artículo 1.3.2, las que serán exigibles con independencia de la categoría del IMIV en cualquier modo de transporte por constituir condiciones mínimas de inserción urbana del proyecto.

- n) **REEMPLÁZASE** el artículo 1.2.7. por el siguiente:

Artículo 1.2.7. Posibilidad de presentar un informe de mitigación conjunto.

Los proyectos que requieran presentar un IMIV y que sean cercanos en su localización podrán presentar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o por sugerencia de la autoridad respectiva. Con todo, la decisión de realizar un IMIV

Conjunto será facultativa de los titulares de los proyectos, pudiendo cualquiera de ellos rechazar la sugerencia de la autoridad.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso precedente, en todos aquellos proyectos que compartan área de influencia, que sean presentados por el mismo titular o se desarrollen en un mismo predio, el órgano evaluador deberá exigir la elaboración de un IMIV Conjunto. Para estos efectos, la condición de traslape de áreas de influencia, de identidad de titular o de desarrollo en un mismo predio se determinará conforme a los criterios establecidos en el presente artículo y deberá constar en la resolución que disponga la evaluación conjunta.

Los titulares no podrán fraccionar sus proyectos en distintas actividades con el objeto de disminuir artificialmente el impacto del flujo vehicular inducido por el proyecto o de evadir el ingreso al SEIM. Al momento del ingreso, el titular deberá declarar si el proyecto ha sido evaluado previamente en el SEIM con características distintas a las que se presentan. Dicha declaración constituirá requisito de admisibilidad del ingreso.

Para efectos de este artículo, se considerarán proyectos cercanos aquellos cuyas áreas de influencia individuales se traslapen. Esto se determinará a partir de la estimación de flujos generados y atraídos por cada proyecto en forma individual, lo que definirá el tipo de IMIV que le corresponde a cada uno. El tipo de IMIV a su vez permitirá definir el área de influencia de cada proyecto, verificándose con ello la condición de traslape. De cumplirse esta condición, se deberá proceder como sigue:

- a) Para determinar la categoría del IMIV Conjunto, deberán sumarse los flujos inducidos de cada proyecto como si fuesen uno solo. El flujo resultante, tanto vehicular como de viajes en otros modos, definirá la categoría del IMIV Conjunto y el período crítico. Así, los proyectos que decidan presentar un IMIV Conjunto o requieran hacerlo en conformidad a lo establecido en el inciso segundo de este artículo, deberán regirse por las normas aplicables al tipo de informe que resulte de dicha estimación conjunta de flujos, lo que significa que un IMIV Conjunto básico se regirá por las disposiciones del Título II y de los Capítulos I, II, IV y V del Título IV de este reglamento, mientras que un IMIV Conjunto intermedio o mayor se regirá por las disposiciones del Título III y de los Capítulos I, III, IV y V del Título IV de este reglamento.
- b) El área de influencia total será la que resulte de la estimación conjunta de flujos y la categoría de IMIV correspondiente. Las intersecciones para delimitar el área de influencia se contabilizarán desde cada uno de los accesos de cada proyecto, sujetándose en todo caso a los límites de distancia establecidos en los artículos 2.2.1 y 3.2.2 del presente reglamento según la categoría del IMIV Conjunto que corresponda, los que operarán como tope absoluto con independencia del número de intersecciones resultante. Cuando el área de influencia conjunta teórica supere dichos topes, el análisis se truncará en los límites establecidos, debiendo el órgano evaluador dejar constancia fundada en la resolución aprobatoria de las intersecciones excluidas y de las razones por las que su exclusión no compromete la suficiencia del análisis.
- c) Cuando uno o más de los proyectos que integran el IMIV Conjunto sean presentados al SEIM en momentos distintos, el proyecto de ingreso posterior deberá incorporar en su situación base los flujos del proyecto previamente aprobado conforme al siguiente criterio: si el proyecto previo cuenta con recepción

definitiva total, sus flujos se incorporan íntegros; si cuenta con recepción definitiva parcial, se incorporan los flujos correspondientes a las etapas recepcionadas; si no cuenta con recepción definitiva, se incorporan la totalidad de los flujos comprometidos en el IMIV Aprobado. La obligación de evaluación conjunta operará con independencia del plazo transcurrido entre los ingresos cuando ambos proyectos compartan al menos un período crítico de análisis definido conforme al artículo 3.2.5 del presente reglamento. El titular del proyecto de ingreso posterior podrá eximirse de la acumulación de flujos si acredita mediante análisis de períodos críticos que los flujos inducidos por ambos proyectos no coinciden en ningún período crítico, acreditación que formará parte del IMIV y será objeto de revisión por el órgano evaluador.

En el desarrollo del IMIV se considerarán los impactos de todos los proyectos involucrados en conjunto. En el IMIV se establecerán las medidas de mitigación que serán cargo de cada proyecto, así como la progresión de implementación de las obras, lo que también deberá quedar estipulado en la resolución única que apruebe el IMIV Conjunto.

Una vez aprobado el IMIV Conjunto, cada proyecto que lo integra mantendrá su independencia para efectos de la tramitación de sus permisos de edificación y de las modificaciones que le sean propias, sin perjuicio de que dichas modificaciones deban evaluarse teniendo como parámetro el IMIV Conjunto aprobado y reconociendo como situación con proyecto mitigado todas las medidas comprometidas por la totalidad de los proyectos del conjunto.

Las modificaciones de uno o más proyectos del conjunto que configuren alguna de las causales establecidas en el artículo 4.5.2 del presente reglamento obligarán a presentar un nuevo IMIV Conjunto. Las modificaciones que configuren causales del artículo 4.5.3 darán lugar a un IMIV Complementario.

La resolución que apruebe el IMIV Conjunto deberá identificar expresamente las medidas de mitigación que corresponden a cada predio del conjunto y el responsable de su ejecución. Dicha identificación será vinculante para efectos de la recepción definitiva de cada proyecto. Cuando una modificación de un proyecto del conjunto afecte medidas compartidas con otros proyectos, la resolución del IMIV Complementario deberá actualizar esa identificación, no pudiendo quedar medida alguna sin predio y responsable de ejecución claramente determinados.

o) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo artículo 1.2.8:

Artículo 1.2.8. Prevención del fraccionamiento de proyectos.

Los titulares no podrán fraccionar sus proyectos en distintas actividades o solicitudes con el objeto de disminuir artificialmente la categoría del IMIV requerido o eludir el cumplimiento de las medidas de mitigación que corresponderían a la magnitud total de la iniciativa.

Se presumirá que existe fraccionamiento cuando se ingrese al SEIM un proyecto que se emplace en el mismo predio, en predios adyacentes o a una distancia en ruta inferior a 500 metros de otro proyecto previamente ingresado, sea o no del mismo titular, y cuya solicitud de evaluación se realice dentro de un plazo de 3 años contados desde la aprobación del IMIV del proyecto previo.

En dichos casos, cuando el titular no haya optado voluntariamente por la elaboración de un IMIV Conjunto, el SEIM acumulará automáticamente los flujos del nuevo proyecto con los del proyecto previamente evaluado para determinar la categoría del IMIV exigible y el área de influencia aplicable.

El análisis y modelación de impactos se realizarán conforme a las reglas del artículo 1.2.7 del presente reglamento. Para garantizar el principio de proporcionalidad, el informe deberá reconocer como parte de la situación con proyecto mitigado todas las medidas aprobadas o ejecutadas por el proyecto previo, siendo las obras y medidas adicionales resultantes de cargo exclusivo del nuevo proyecto en proporción a su aporte marginal al impacto total.

Los valores de distancia y plazo establecidos en el presente artículo podrán ser actualizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante resolución, conforme a la facultad establecida en el artículo 1.2.4 del presente reglamento.

p) **REEMPLÁZASE** el artículo 1.3.1., por el siguiente:

Artículo 1.3.1. Principio general y alcance del cumplimiento de las medidas de mitigación.

Las medidas de mitigación directa corresponden a aquellas obras y acciones destinadas a mitigar los impactos específicos que el proyecto genera sobre el Sistema de Movilidad Local, en los términos de los artículos 168 y 170 de La Ley General de Urbanismo y Construcciones. Para el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad local, los proyectos objeto de este reglamento deberán dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias que les sean aplicables, relacionadas con la circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones, ciclistas o vehículos motorizados, incluyendo las operaciones de detención asociadas a carga y descarga, la interacción del proyecto con el sistema de movilidad, lo que incluye la operación del transporte público, y con la inserción armónica del proyecto con el entorno urbano.

Las medidas de mitigación deberán ser proporcionales al impacto específico generado por el proyecto, determinándose en conformidad con los criterios establecidos en el artículo 1.1.2 del presente reglamento. El órgano evaluador no podrá exigir al titular medidas que excedan la proporcionalidad del impacto, debiendo fundar expresamente cada exigencia y acreditar el cumplimiento de los criterios objetivos de procedencia establecidos en el presente reglamento. Lo anterior es consistente con los principios de proporcionalidad y predictibilidad consagrados en el artículo 168 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

En el caso de los proyectos que deban efectuar un IMIV Básico, la verificación del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias aplicables será suficiente para que la autoridad respectiva concluya que el proyecto se hace cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local, no siendo procedente exigir la presentación, evaluación o ejecución de obras o medidas de mitigación adicionales. Lo anterior es consistente con los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización reconocidos en el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

En el caso de los proyectos que deban efectuar un IMIV Intermedio o Mayor, en el marco del proceso de elaboración y evaluación del informe de mitigación deberá acreditarse que los estándares de servicio del sistema de movilidad local se mantendrían en un nivel,

al menos, semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto, considerando las características de la zona en que se pretende emplazar y los parámetros de semejanza establecidos en el Título III de este reglamento. En caso de no ser suficientes las medidas de mitigación obligatorias establecidas en este reglamento, deberán evaluarse las obras o medidas adicionales que el titular del proyecto proponga como mitigación de los impactos relevantes que el proyecto generaría con su puesta en operación, con el objeto de alcanzar la referida semejanza entre estándares o niveles de servicio de la situación base y con proyecto mitigado. Sin perjuicio de lo anterior, el titular podrá proponer medidas adicionales o alternativas a las contempladas en este reglamento, las que serán evaluadas por el órgano competente conforme a los mismos criterios de proporcionalidad e impacto directo, sin que ello pueda derivar en la exigencia de obras que excedan la proporcionalidad del impacto generado por el proyecto.

q) **REEMPLÁZASE** en el artículo 1.3.2., el cuadro de medidas de mitigación obligatorias, por el siguiente:

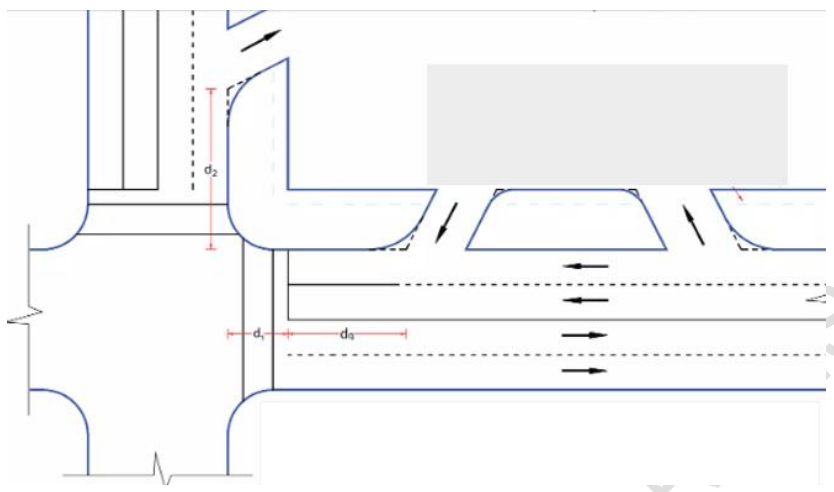
MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
CATEGORÍA DE IMIV	1.	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES
Básico Intermedio Mayor	1.1	Espacio de almacenamiento: El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.
Básico Intermedio Mayor	1.2	Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos: Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares. Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas.
Básico Intermedio Mayor	1.3	Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de siniestros de tránsito entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.
Básico Intermedio Mayor	1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones: Los cruces peatonales de calzada podrán efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente: a) En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia se verificará mediante la observación en terreno, a través de un análisis cualitativo de la situación actual y evaluación de la situación considerando el proyecto ejecutado, resguardando que los peatones cuenten con condiciones seguras para circular y cruzar calzadas en intersecciones o atravesos

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
		peatonales dentro del área de influencia. Ello, ya sea a través de facilidades explícitas existentes, y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado o considerando medidas de deflexiones verticales según lo estipulado en el decreto supremo N° 200, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o aquel que lo reemplace, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de siniestros de tránsito. Otras medidas factibles dirigidas a la circulación segura de peatones, especialmente aquellos con discapacidad o movilidad reducida, son habilitar dispositivos para rodados en los atravesos de intersecciones, instalación de lámparas peatonales nuevas o faltantes en intersecciones semaforizadas, demarcación de atravesos peatonales, dar continuidad a las aceras faltantes, entre otras. b) En el caso de IMIV Intermedio o Mayor, el cruce seguro en las intersecciones, tramos o sectores del área de influencia, se deberá constatar evaluando si aquellas facilidades de la situación base que vayan a recibir un impacto relevante en la situación con proyecto, son las adecuadas para esta última situación, o si requieren ser modificadas y/o proveerse nuevas. Ello, mediante el análisis de la relación Peatón/Vehículo motorizado, PV², a la que hacen referencia los artículos 3.3.7, 3.6.4 y 3.6.5 de este reglamento y siguiendo los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. En ambos casos, se debe analizar la pertinencia de complementar la facilidad explícita con vallas peatonales u otro elemento canalizador. Con todo, respecto de aquellas intersecciones o tramos con impacto relevante en la circulación peatonal, pero que no requieran la instalación de una facilidad peatonal explícita en atención a su relación PV², se deberá acreditar que en la situación con proyecto mitigado se garantizan condiciones de seguridad de tránsito mediante medidas, tales como, tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de siniestros de tránsito. Adicionalmente, otras medidas factibles conducentes a la circulación segura de peatones, con especial consideración a aquellos con discapacidad y movilidad reducida, son habilitar dispositivos para rodados en atravesos de intersecciones, instalación de lámparas peatonales nuevas o faltantes en intersecciones semaforizadas, demarcación de atravesos peatonales, reconfiguración de semáforos con tiempos de verdes optimizados y entreverdes peatonales con velocidades peatonales actualizadas, implementar fases peatonales exclusivas, dar continuidad a aceras faltantes, etc.
Básico Intermedio Mayor	1.5	Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales: Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes al acceder y/o salir de éste, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV² y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. Con todo, al menos se debe contemplar la instalación de un paso de cebra, en lo posible a nivel de acera, aun cuando la relación PV² esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.
Básico Intermedio	1.6	Franjas para circulación peatonal en estacionamientos: Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
Mayor		
CATEGORÍA DE IMIV	2.	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS
Básico Intermedio Mayor	2.1	Continuidad de ciclovías: Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto, incluyendo nuevas ciclovías, deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.
Básico Intermedio Mayor	2.2	Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de siniestros de tránsito, el diseño del acceso debe permitir a los conductores, ciclistas y peatones una adecuada visibilidad, y, a su vez, advertir de la presencia vehículos en el acceso. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.
CATEGORÍA DE IMIV	3.	OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
Básico Intermedio Mayor	3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente: Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras, se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte. En el caso de proyectos de interés público será obligatorio en zonas rurales y urbanas la construcción de paraderos para el transporte público que aseguren la conectividad del mismo.
Intermedio Mayor	3.2	Facilidades para la intermodalidad: Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla, facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transporte.
Básico Intermedio Mayor	3.3	Accesibilidad al transporte público: En zonas rurales y de extensión urbana donde se desarrollen proyectos de interés público, deberá incorporarse infraestructura de paraderos cuando ésta no exista, conforme a lo establecido por el órgano competente.
CATEGORÍA DE IMIV	4.	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS
Básico Intermedio Mayor	4.1	Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.
Básico Intermedio Mayor	4.2	Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos: Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.
Básico Intermedio Mayor	4.3	Habilitación de sentidos de tránsito en accesos: La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
Básico Intermedio Mayor	4.4	Adecuada visibilidad en accesos: Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.
Básico Intermedio Mayor	4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas: Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de siniestros de tránsito.
Básico Intermedio Mayor	4.6	Diseño de accesos vehiculares en vías colectoras, troncales o expresas: En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas de calzada bidireccional, la solución de diseño deberá determinarse conforme a las Recomendaciones para el Diseño del Espacio Vial Urbano (REDEVU) para vías urbanas, o al Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas para vías interurbanas o rurales, según corresponda. Cuando las condiciones geométricas, de visibilidad y de flujo vehicular de la vía permitan cumplir los estándares técnicos establecidos en dichos instrumentos para el viraje a la izquierda, incluyendo longitud mínima de pista de espera, distancia de visibilidad de parada y de maniobra, y separación mínima entre accesos, el titular podrá proponer esa solución en el IMIV mediante memoria de cálculo que acredite su cumplimiento. Cuando no se cumplan dichas condiciones, el acceso deberá diseñarse para movimientos de entrada y salida por la derecha, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas dentro del área de influencia. En ningún caso el órgano evaluador podrá rechazar una solución de acceso que acredite el cumplimiento de los estándares técnicos del instrumento aplicable, sin perjuicio de su facultad de observar la suficiencia de los antecedentes presentado.
Básico Intermedio Mayor	4.7	Facilidades para tomar y dejar pasajeros: Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público, como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área de detención vehicular que permita dejar o tomar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes. La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.
Básico Intermedio Mayor	4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización a) Los proyectos que tengan área o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes en horarios que autorice la autoridad competente.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS																																			
		b) Provisión de áreas para operaciones de carga y descarga: Los proyectos deben contemplar condiciones adecuadas para la detención temporal de vehículos que realicen operaciones de carga y descarga (mudanzas, reparto u otras similares), las que deberán resolverse obligatoriamente al interior del predio, mediante habilitación o adecuación de espacios existentes con su debida demarcación y señalización. Excepcionalmente y siempre que la autoridad competente para la administración de la vía contemple la posibilidad de autorizar maniobras de carga y descarga en el bien nacional de uso público, el titular deberá indicar en el IMIV dicha circunstancia, señalando los horarios propuestos y la forma en que se llevarán a cabo dichas maniobras, de manera que no generen interferencias con la circulación vehicular, peatonal o de otros modos de transporte.																																	
Básico Intermedio Mayor	4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección: a) IMIV Básico: Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan. Se exceptúan los IMIV Básicos de proyectos de equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor. Éstos deberán cumplir con los distanciamientos requeridos para IMIV Intermedios y Mayores, descritos a continuación. b) IMIV Intermedio o Mayor: Los accesos vehiculares deben cumplir con el distanciamiento a la intersección más cercana, según los flujos vehiculares que pasan frente a los accesos, acorde al siguiente cuadro. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Flujo vehicular (veq/h/pista)</th><th>dq (m)</th><th>d2 (m)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>0 - 100</td><td>6</td><td>10</td></tr> <tr><td>101 - 200</td><td>10</td><td>10</td></tr> <tr><td>201 - 300</td><td>16</td><td>10</td></tr> <tr><td>301 - 400</td><td>21</td><td>16</td></tr> <tr><td>401 - 500</td><td>26</td><td>16</td></tr> <tr><td>501 - 600</td><td>31</td><td>16</td></tr> <tr><td>601 - 700</td><td>36</td><td>21</td></tr> <tr><td>701 - 750</td><td>41</td><td>21</td></tr> <tr><td>751 - 800</td><td>51</td><td>21</td></tr> <tr><td>> 800</td><td colspan="2">No recomendable</td></tr> </tbody> </table> d1 (m) = como mínimo 6 dq: distancia comprendida entre la línea de detención y el vértice teórico más próximo a ella del acceso. d2: distancia comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y el vértice teórico más próximo a ella del acceso. d1: distancia comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y la línea de detención. Este espacio es la reserva necesaria para la materialización de un cruce peatonal.	Flujo vehicular (veq/h/pista)	dq (m)	d2 (m)	0 - 100	6	10	101 - 200	10	10	201 - 300	16	10	301 - 400	21	16	401 - 500	26	16	501 - 600	31	16	601 - 700	36	21	701 - 750	41	21	751 - 800	51	21	> 800	No recomendable	
Flujo vehicular (veq/h/pista)	dq (m)	d2 (m)																																	
0 - 100	6	10																																	
101 - 200	10	10																																	
201 - 300	16	10																																	
301 - 400	21	16																																	
401 - 500	26	16																																	
501 - 600	31	16																																	
601 - 700	36	21																																	
701 - 750	41	21																																	
751 - 800	51	21																																	
> 800	No recomendable																																		

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
		 En caso de accesos en caminos públicos se deberá diseñar de acuerdo a la minuta de exigencias mínimas del MOP (Manual de Carreteras MOP- Vol.4: Planos de obras tipo: 4.706.001 y 4.706.002).
Intermedio Mayor	4.10	Medidas de tráfico calmado: Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h, o un trazado vial que calme la velocidad.
Intermedio Mayor	4.11	Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado: Los proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino actividades productivas, deben considerar vías con ancho de calzada, radios de giro en intersecciones y pendientes longitudinales técnicamente recomendados en el REDEVU para la circulación de camiones o buses.
CATEGORÍA DE IMIV	5.	INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD
Básico Intermedio Mayor	5.1	Señalización de tránsito: La señalización de tránsito propuesta por el proyecto debe tender a mejorar la gestión de tránsito en el área de influencia del mismo; para los efectos, la señalización proyectada, debe justificarse e implementarse conforme a lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, deberán retirarse todas aquellas señales verticales y horizontales existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.
		En el caso de que en el área de influencia del proyecto existan intersecciones o atravesos semaforizados, se deberán analizar, al menos, aspectos tales como, estado de las lámparas, placas de respaldo, postes y botoneras de los semáforos, la visibilidad de cabezales y lámparas, estado de la señalización. Lo anterior, con el objeto de que, en base a dicho análisis, se propongan medidas de mitigación que permitan regularizar y/o mejorar las situaciones detectadas.
Mayor	5.2	Señales informativas en área de influencia: Los proyectos de equipamiento de clase comercio o salud y los de infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de los vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones.
CATEGORÍA DE IMIV	6.	INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		
Básico Intermedio Mayor	6.1	Protección del espacio público: Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente. a) Protección del espacio público: Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con excepción que sea autorizado por la autoridad competente. b) en el caso de proyectos con atención al vehículo y que generen longitud de cola en el bien nacional de uso público, ejemplo: estaciones de servicio, restaurantes, u otros, deberán tomar medidas para su solución al interior de su predio.
Básico Intermedio Mayor	6.2	Facilidades para personas con discapacidad y movilidad reducida: El proyecto no puede afectar la ruta accesible ni interrumpir la continuidad de las facilidades existentes para personas con discapacidad o movilidad reducida en el área de influencia, tales como huellas podotáctiles, rebajes de solera y dispositivos para rodados, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberá hacerse respetando las características de tales facilidades y verificando el cumplimiento de la ruta accesible conforme al artículo 2.2.8 de la OGUC. Por otra parte, el proyecto propenderá a incluir medidas de accesibilidad de manera de facilitar el trayecto armónico para personas con discapacidad y movilidad reducida; lo anterior, sin perjuicio de dar cumplimiento a las exigencias adicionales que, al efecto, sean establecidas mediante ordenanza municipal.
Básico Intermedio Mayor	6.3	6.3 Continuidad de ciclovías: Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto, incluyendo nuevas ciclovías, deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes en el área de influencia y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes. Las nuevas ciclovías propuestas como medida de mitigación deberán cumplir con las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en el artículo 221 del DFL N°1, de 2007, y no deben interrumpir la ruta accesible que describe el artículo 2.2.8 de la OGUC ni reducir las aceras bajo los mínimos que establece el artículo 2.3.2 de la OGUC.

r) **MODIFÍCASE** el artículo 2.1.2 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** en la letra c) la frase "ubicación de accesos vehiculares y peatonales" por "ubicación de accesos vehiculares y peatonales, incluyendo información de sus pendientes para aquellos proyectos que se emplazan en sectores con topografía escarpada".

b) **REEMPLÁZASE** la letra i) por la siguiente: "i) Solicitud de garantía de ejecución de obras de mitigación, si correspondiere, especificando plazos de ejecución en conformidad a lo establecido en los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la OGUC".

s) **REEMPLÁZASE** el artículo 2.2.1 de la siguiente forma: el inciso segundo de la letra c) por el siguiente:

Excepcionalmente, cuando en la situación actual no exista intersección dentro del área de influencia determinada conforme a la presente letra, el área de influencia para efectos del análisis del transporte privado y otros modos quedará reducida a 500 metros desde el acceso del proyecto. No obstante, deberá realizarse un análisis aislado de la primera intersección existente, independientemente de que se encontrase a más de 500 metros y no más de 1.500 metros desde el acceso. El titular deberá acreditar mediante plano georreferenciado la inexistencia de intersecciones dentro del radio señalado. En ningún caso el órgano evaluador podrá exigir el análisis de intersecciones adicionales cuando el flujo inducido del proyecto no lo justifique conforme a los umbrales del presente artículo.

t) **INCORPÓRASE** a continuación de la letra c) el siguiente nuevo inciso:

Para los proyectos de IMIV Básico ubicados en área rural o de extensión urbana, si la determinación del área de influencia dada por los flujos inducidos de transporte privado superara los 1.000 metros desde las entradas y salidas, se considerarán en el análisis solo las intersecciones contenidas hasta esta distancia. Si no hubiere ninguna intersección, o si las intersecciones existentes no fueren suficientes para conectar cada ruta con la red vial dentro de los referidos 1.000 metros, el área de influencia para el transporte privado se extenderá hasta esos puntos, debiendo realizarse un análisis aislado de la primera intersección más próxima al límite del área de influencia en la que se realiza la distribución de flujos vehiculares, siendo rotonda, enlace de caminos, paso bajo nivel, cruce semaforizado o de prioridad. El titular deberá acreditar mediante plano georreferenciado la inexistencia de intersecciones dentro del radio señalado. En ningún caso el órgano evaluador podrá exigir el análisis de intersecciones adicionales cuando el flujo inducido del proyecto no lo justifique conforme a los umbrales del presente artículo.

u) **INCORPÓRASE** en la letra h) del artículo 2.2.2, a continuación del punto final que pasa a ser punto seguido, el siguiente inciso:

Tratándose de proyectos cuya área de influencia incluya estaciones o líneas de ferrocarril urbano o suburbano, el catastro deberá precisar adicionalmente la ubicación y distancia de las estaciones respecto del acceso del proyecto, la capacidad de diseño de andenes y accesos peatonales, y los flujos de pasajeros en hora punta cuando dicha información esté disponible en fuentes públicas. Este catastro tiene por objeto disponer de la información necesaria para verificar si corresponde efectuar el análisis establecido en el artículo 3.3.3 numeral 3 del presente reglamento, sin que ello implique por sí solo la obligación de proponer medidas de mitigación relacionadas con la infraestructura ferroviaria existente ni la resolución de déficits operacionales preexistentes de dicha infraestructura.

v) **REEMPLÁZASE** la letra l) del artículo 3.1.2 por la siguiente:

Solicitud de garantía de ejecución de obras de mitigación, si correspondiere, especificando plazos de ejecución en conformidad a lo establecido en los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

w) **INCORPÓRASE** en la letra a) del artículo 3.2.2, a continuación del inciso final, los siguientes nuevos incisos:

Para los proyectos de IMIV Intermedio ubicados en área rural o de extensión urbana, si la determinación del área de influencia dada por los flujos inducidos de transporte privado excediere los 2.000 metros desde las entradas y salidas, se considerarán en el

análisis solo las intersecciones contenidas hasta esta distancia. Si no hubiere ninguna intersección, o si las intersecciones existentes no fueren suficientes para conectar cada ruta con la red vial dentro de los referidos 2.000 metros, el área de influencia para el transporte privado se extenderá hasta esos puntos, debiendo realizarse un análisis aislado de la primera intersección más próxima al límite del área de influencia en la que se realiza la distribución de flujos vehiculares, siendo rotonda, enlace de caminos, paso bajo nivel, cruce semaforizado o de prioridad.

Para los proyectos de IMIV Mayor ubicados en área rural o de extensión urbana, se aplicará el mismo procedimiento descrito en el párrafo precedente, con un límite de 4.000 metros desde las entradas y salidas.

Para los proyectos de IMIV Intermedio o Mayor ubicados en áreas urbanas donde no existan intersecciones dentro del área de influencia determinada conforme a la presente letra, se aplicarán los siguientes límites máximos de distancia, medidos por la vía de circulación desde el acceso del proyecto:

i) IMIV Intermedio: 1.000 metros, comprendiendo todas las intersecciones contenidas en dicha área. ii) IMIV Mayor: 1.500 metros, comprendiendo todas las intersecciones contenidas en dicha área.

En todos los casos señalados en los incisos precedentes, el titular deberá acreditar mediante plano georreferenciado la inexistencia de intersecciones dentro del radio señalado. En ningún caso el órgano evaluador podrá exigir el análisis de intersecciones adicionales cuando el flujo inducido del proyecto no lo justifique conforme a los umbrales de la presente tabla.

Cuando alguna de las intersecciones o tramos del área de influencia determinada conforme a los incisos precedentes se encuentre emplazada en infraestructura vial sujeta a contrato de concesión, el titular deberá identificarlo expresamente en el IMIV, señalando la denominación del contrato, el concesionario y la naturaleza de la intervención propuesta.

Las medidas de mitigación que recaigan sobre dicha infraestructura requerirán pronunciamiento previo del Ministerio de Obras Públicas, en su calidad de concedente, con anterioridad a su ejecución. Para estos efectos, el órgano evaluador consultará al Ministerio de Obras Públicas dentro del procedimiento establecido en los artículos 4.2.1 o 4.3.1 del presente reglamento, según la categoría del IMIV que corresponda, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la notificación del ingreso del informe a evaluación. El Ministerio de Obras Públicas deberá pronunciarse dentro del plazo establecido para los organismos consultados según la categoría del IMIV que corresponda.

Vencido dicho plazo sin pronunciamiento, el órgano evaluador podrá aprobar el IMIV, debiendo la resolución aprobatoria dejar constancia expresa de que la ejecución de las medidas que recaigan sobre infraestructura concesionada quedará condicionada a la obtención del pronunciamiento favorable del Ministerio de Obras Públicas con anterioridad al inicio de dichas obras.

x) **INCORPÓRASE** en la letra a) del artículo 3.2.5, a continuación del punto final que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

Para aquellos destinos que induzcan una cantidad de viajes menor al 10% de los viajes totales del proyecto, no será necesario analizar sus períodos críticos resultantes.

y) **REEMPLÁZASE** en el inciso segundo del artículo 3.2.6 la frase “distribuirse en el tiempo” por “distribuirse en los cortes temporales correspondientes”.

z) **REEMPLÁZASE** la letra f) del artículo 3.3.2 por la siguiente:

- f) Catastro de facilidades para peatones y personas con movilidad reducida, tales como rebajes de soleras, dispositivos para rodados, paneles informativos y verificación del cumplimiento de la ruta accesible conforme al artículo 2.2.8 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

El informe deberá incluir un archivo en formato kml o kmz que muestre los sectores del área de influencia donde están focalizados los siniestros de tránsito catastrados.

aa) **REEMPLÁZASE** el artículo 3.3.3. por el siguiente:

Artículo 3.3.3. Identificación y análisis cualitativo de conflictos.

Se deberá presentar un análisis cualitativo dentro del área de influencia, identificando las intersecciones, vías o tramos donde se observen conflictos en la movilidad, ya sea entre vehículos motorizados, entre éstos y los modos no motorizados, o entre modos no motorizados. Los conflictos identificados deberán tener una relación de causalidad directa con el proyecto, distinguiéndose de déficits operacionales preexistentes de la red.

En el caso de los modos no motorizados, y de forma meramente ejemplar, se deberán identificar conflictos tales como: cruces peatonales no regulados o que, a pesar de estar regulados, revistan algún grado de conflictividad; densidades de categoría E y F, según tabla densidad en franja de circulación peatonal, en tramos de veredas que dificulten la circulación peatonal; paraderos de transporte público cuyo espacio sea insuficiente para albergar a los usuarios; conflictos entre peatones y ciclistas o entre peatones y vehículos motorizados.

En el caso del tránsito de vehículos motorizados, se deberán reportar cuando en los períodos de análisis se observen conflictos que el escenario con proyecto agrave respecto del escenario sin proyecto, tales como: congestión en las vías, bloqueos de pistas y calzadas, longitudes de cola elevadas, interferencias entre vehículos y peatones o ciclistas, virajes izquierda con oposición en vías de doble sentido de tránsito con o sin bandejón, falta de brechas, mala visibilidad.

En el caso de los servicios de transporte público, se debe incluir información sobre el nivel de servicio de las estaciones de ferrocarriles urbanos o suburbanos en el área de influencia, únicamente cuando el proyecto genere un flujo inducido que supere el 10% de la capacidad de diseño de los andenes o accesos de la estación respectiva, o cuando el flujo absoluto inducido sea superior a 400 pasajeros en la hora punta del proyecto.

El análisis deberá ser descriptivo, indicar los períodos en que fue realizado, circunscribirse al área de influencia, y respaldarse mediante esquemas y fotografías georreferenciadas. Para los modos no motorizados y usuarios de transporte público, el

levantamiento concluirá con una propuesta de mediciones técnicas. El órgano evaluador tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles para pronunciarse sobre la suficiencia metodológica de dicha propuesta, contados desde su presentación. Vencido ese plazo sin pronunciamiento, la propuesta se entenderá suficiente y el titular podrá proceder con las mediciones definitivas.

bb) **REEMPLÁZASE** la letra c) del artículo 3.3.4 por la siguiente:

- c) Otras mediciones, como tiempos de viaje y longitud de cola en accesos de intersecciones críticas, que resulten aplicables en consideración a las modelaciones de tránsito que corresponda realizar. Cuando sistemáticamente se observen colas en alguno de los accesos o pistas de uso exclusivo, deberán realizarse dos mediciones simultáneas: una aguas arriba del acceso y otra en la línea de parada. En condiciones de sobresaturación, la medición exclusiva en la línea de parada registra la capacidad y no la demanda real, generando subestimación de las demoras y longitudes de cola en el acceso o movimiento saturado. La medición aguas arriba tiene por objeto establecer los aportes que llegan al acceso a medir, mientras que la medición en la línea de parada sirve para determinar la distribución por tipo de vehículo y movimiento que debe aplicarse sobre la demanda real medida aguas arriba. Es aceptable, cuando los conteos cubren un área, no medir algunos flujos y obtenerlos por continuidad, únicamente respecto de flujos de magnitud considerable que no realicen virajes significativos en alguna intersección aguas arriba.

cc) **REEMPLÁZASE** el inciso primero del artículo 3.3.5 por el siguiente:

En un IMIV Intermedio, la modelación del tránsito de vehículos motorizados existente en el sistema de movilidad local y su calibración, se deberán realizar siguiendo las indicaciones del MESPIVU o del instrumento técnico que lo reemplace según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante resolución, e incluir todas las intersecciones de cada una de las rutas de entrada y salida que definen el área de influencia del proyecto. El informe deberá incluir un archivo en formato kml o kmz que represente la ubicación de los nodos y arcos considerados en la modelación de tránsito vehicular, con su nomenclatura correspondiente.

dd) **REEMPLÁZASE** el inciso primero del artículo 3.3.6 por el siguiente:

En un IMIV Mayor, la modelación de tránsito de vehículos motorizados existente en el sistema de movilidad local y su calibración, se deberá realizar siguiendo las indicaciones del MESPIVU o del instrumento técnico que lo reemplace según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante resolución, e incluir todas las intersecciones contabilizadas para la definición del área de influencia del proyecto. El informe deberá incluir un archivo en formato kml o kmz que represente la ubicación de los nodos y arcos considerados en la modelación de tránsito vehicular, con su nomenclatura correspondiente.

ee) **REEMPLÁZASE** el numeral ii) de la letra a) del artículo 3.3.7., por el siguiente:

- ii) Nivel de servicio en franjas de circulación peatonal

Los peatones son sensibles al espacio que los separa de otros peatones y a los obstáculos que enfrentan mientras caminan, por lo que la densidad peatonal en veredas y pasos peatonales en calzada se considera como un indicador del nivel de servicio de las mismas.

Los niveles de servicio de las franjas de circulación peatonal deberán determinarse para cada una de las veredas que conforman las rutas entre los accesos del proyecto y las 6 paradas de transporte público más cercanas, siempre que estas se encuentren dentro del área de influencia y a menos de 400 metros del proyecto. Cuando no exista vereda, no se determinarán niveles de servicio peatonal.

Por otra parte, los pasos peatonales en calzada deberán tener un ancho, al menos, equivalente al de las veredas que enfrentan. Solo se analizará el nivel de servicio de aquellos pasos que, mediante un análisis cualitativo, se considere que presentarán un deterioro relevante en la fluidez del cruce de peatones en la situación con proyecto.

Las variables a determinar para la definición del nivel de servicio de franjas de circulación peatonal serán:

- Flujo peatonal (F_{15}). Corresponde al mayor flujo de peatones que se verifique durante un periodo de 15 minutos continuos, expresado en peatones cada 15 minutos. Para determinarlo, se medirán los flujos peatonales durante la hora más crítica de cada periodo, en cada una de las veredas que conecten el proyecto con las paradas ya indicadas, a mitad de cuadra y en ambos sentidos. A partir de los resultados obtenidos, se identificarán los 15 minutos con mayor flujo peatonal y su valor asociado.

Para la definición de esta variable en pasos de peatones en calzada, se medirán los flujos peatonales en cada atravesado en el que se espera un impacto significativo en la situación con proyecto, para posteriormente aplicar el método mencionado en el párrafo anterior.

- Ancho efectivo de circulación (A_e). Porción de la vereda que efectivamente utilizan los peatones, expresada en metros. Para su determinación, al ancho de la vereda se le descontarán 0,5 metros desde el borde de esta y 0,3 metros desde los bordes de muros y líneas de cierre, así como desde el borde de cualquier obstáculo que está presente. Los descuentos mencionados se sumarán entre sí y, en caso de que el valor de A_e resulte nulo o negativo, se le asignará un valor igual a 0,01 metros.

Dado que pueden existir distintos anchos efectivos de circulación en una misma vereda, para la determinación de esta variable se deberá considerar el tramo con ancho más desfavorable el cual debe ser identificable en el levantamiento planimétrico de la situación actual que establece el artículo 3.3.2. de este reglamento.

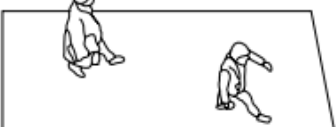
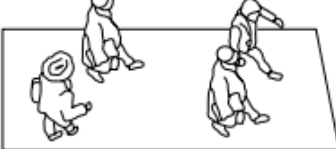
Para el caso de pasos peatonales en calzada, el ancho efectivo corresponderá al ancho de la demarcación de los mismos, a menos que se observen obstáculos en

el cruce (aperturas de medianas, postación, señales, etc.). En este último caso, se utilizará el mismo procedimiento anterior.

- Flujo unitario de peatones (F_{UP}). Corresponde al flujo promedio de peatones en un minuto por unidad de ancho efectivo de circulación, expresado en peatones por minuto por metro. La expresión para su cálculo es la siguiente:

$$F_{UP} = \frac{F_{15}}{15 * Ae}$$

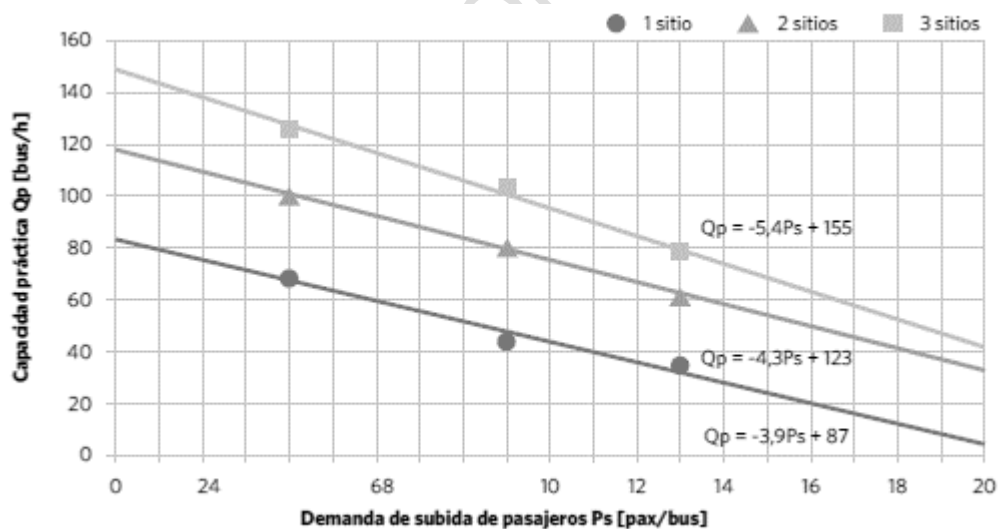
Finalmente, el nivel de servicio (NS) se determinará utilizando la siguiente tabla, que relaciona directamente este indicador con el valor del flujo unitario de peatones (F_{UP}) obtenido de la expresión anterior. Se establecerá un nivel de servicio para cada vereda o paso peatonal en calzada analizado.

NS	FLUJO UNITARIO DE PEATONES [peatón/min/m]	DENSIDAD PEATONAL [peatón/m ²]	CARACTERÍSTICAS	REPRESENTACIÓN
A	$F_{up} < 16$	$Dp < 0,18$	a) Libre elección de la velocidad de caminata y de adelantamiento. b) Baja probabilidad de conflictos entre peatones. c) Peadones siguen la trayectoria deseada sin necesidad de modificarla debido a otros peatones.	
B	$16 \leq F_{up} < 23$	$0,18 \leq Dp < 0,27$	d) Libre elección de la velocidad de caminata y de adelantamiento. e) Posible modificación de trayectorias deseadas debido a otros peatones.	
C	$23 \leq F_{up} < 33$	$0,27 \leq Dp < 0,45$	f) Espacio suficiente para velocidad de caminata normal y para adelantamiento en el mismo sentido. g) Probabilidad de conflictos menores o ligeras disminuciones de velocidad al entrecruzarse con otros peatones.	
D	$33 \leq F_{up} < 49$	$0,45 \leq Dp < 0,71$	h) Restricción para elegir la velocidad de caminata y para adelantar a otros peatones. i) Alta probabilidad de conflictos al entrecruzarse con otros peatones requiriéndose frecuentes cambios de velocidad y dirección para eludirlos. j) El flujo peatonal es ininterrumpido, aun cuando existe interacción y fricción entre peatones.	

NS	FLUJO UNITARIO DE PEATONES [peatón/min/m]	DENSIDAD PEATONAL [peatón/m ²]	CARACTERÍSTICAS	REPRESENTACIÓN
E	$49 \leq Fup < 75$	$0,71 \leq Dp < 1,33$	k) La velocidad normal de caminata se ve restringida debido a la dificultad para adelantar a otros peatones, lo que obliga a modificar el paso. l) Los entrecruzamientos se dificultan generándose múltiples conflictos. m) En la zona inferior de este nivel solo es posible avanzar mediante "arrastre de pies".	
F	$75 \leq Fup$	$Dp \geq 1,33$	n) La velocidad de caminata está severamente restringida, solo es posible avanzar mediante "arrastre de pies". o) El flujo es interrumpido e inestable con frecuentes e inevitables contactos entre peatones. p) Los entrecruzamientos son casi imposibles de realizar. q) El comportamiento se asemeja más a una fila que a un flujo peatonal.	

Fuente: Adaptado de "Highway Capacity Manual" (2000), Transportation Research Board.

ff) **REEMPLÁZASE** en la letra c) del artículo 3.3.7., el gráfico inserto, por el siguiente:



Fuente: Sochitran- Recomendaciones de buenas prácticas para prioridades a buses en países en desarrollo- Figura 5.4 - Junio 2022.

gg) **MODIFÍCASE** el artículo 3.3.8 de la siguiente forma:

- a) **REEMPLÁZASE** en el numeral ii) de la letra a) del artículo 3.3.8., el término "accidentes" por la siguiente frase "sinistros de tránsito".

b) **REEMPLÁZASE** en el numeral iii) de la letra a) del artículo 3.3.8.:

- La frase “accidentes detectados” por la frase “siniestros de tránsito detectados”.
- La frase “accidentes de tránsito” por la frase “siniestros de tránsito”.
- La frase “accidentes entre” por la frase “siniestros de tránsito entre”.

c) **REEMPLÁZASE** en el numeral ii) de la letra b) del artículo 3.3.8.:

- La frase “accidentes detectados” por la frase “siniestros de tránsito detectados”.
- La frase “accidentes de tránsito” por la frase “siniestros de tránsito”.
- La frase “accidentes entre” por la frase “siniestros de tránsito entre”.

d) **REEMPLÁZASE** en el numeral ii) de la d) del artículo 3.3.8.:

- La frase “accidentes detectados” por la frase “siniestros de tránsito detectados”.
- La frase “accidentes de tránsito” por la frase “siniestros de tránsito”.
- La frase “accidentes entre” por la frase “siniestros de tránsito entre”.

hh) **INCORPÓRASE** en el artículo 3.4.1., a continuación de la letra b), la siguiente nueva letra c):

c) Proyectos de ciclovías que forman parte de un plan oficial, que se encuentre publicado y haya sido aprobado por entidades competentes, como la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, la SEREMITT, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, el Gobierno Regional o la municipalidad correspondiente y siempre que cuenten con decisión de inversión tomada, acreditada mediante resolución de adjudicación o acto administrativo equivalente, o sean propuestas como medida de mitigación por el titular.

ii) **INCORPÓRASE** en el artículo 3.4.2, a continuación del inciso primero, el siguiente nuevo inciso:

El crecimiento de la demanda de viajes no motorizados — transporte público, peatones y ciclos — se deberá obtener de un modelo estratégico de transporte vigente en la respectiva ciudad o, en caso de no existir dicho modelo, de las proyecciones demográficas que establezca el Instituto Nacional de Estadísticas para la comuna donde se emplaza el proyecto.

jj) **MODIFÍCASE** el artículo 3.4.3 de la siguiente forma:

- a) **REEMPLÁZASE** el título "Variación de la matriz de viajes y modelación de la situación base, para vehículos motorizados en un IMIV Mayor" por el siguiente:

Variación de la demanda y modelación de la situación base, para vehículos motorizados en un IMIV Mayor.

- b) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final:

El crecimiento de la demanda de viajes no motorizados, transporte público, peatones y ciclos, se deberá obtener de un modelo estratégico de transporte vigente en la respectiva ciudad o, en caso de no existir dicho modelo, de las proyecciones demográficas que establezca el Instituto Nacional de Estadísticas para la comuna donde se emplaza el proyecto.

kk) **INCORPÓRASE** en el artículo 3.4.4., a continuación del punto final, que pasa a ser una coma, la siguiente frase: "así como la incorporación de nuevas ciclovías que formen parte de un plan oficial publicado y aprobado por organismos competentes, siempre que cuenten con decisión de inversión tomada, acreditada mediante resolución de adjudicación o acto administrativo equivalente, o sean propuestas como medida de mitigación por el titular".

ll) **INCORPÓRASE** en la letra a) del artículo 3.6.6., a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase "En caso de nuevas ciclovías se debe contemplar el cumplimiento de las condiciones de gestión y seguridad de tránsito, según dispone el artículo 221 del D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito".

mm) **INCORPÓRASE** en el artículo 3.6.11 letra a), a continuación del inciso que establece el aumento del parámetro al 8% para medidas de transporte público, el siguiente nuevo inciso:

Asimismo, el referido parámetro de semejanza podrá aumentarse a 8% respecto de aquellos proyectos que propongan como medidas de mitigación la implementación de semáforos o ciclovías, considerando que este tipo de intervenciones, si bien pueden incrementar los tiempos de viaje de la red vehicular modelada, generan mejoras en seguridad vial y movilidad sustentable que justifican la variación en el indicador IMP.

nn) **REEMPLÁZASE** en el inciso cuarto de la letra b) del artículo 3.6.11., la frase contenida entre "(CCTV)" y el punto seguido, por la siguiente: "cambio de equipos semafóricos y controladores norma UOCT, instalación o cambio de unidades de comunicación, integración de semáforos a los sistemas de control de tránsito, cambio de tecnologías de comunicaciones a digital, sincronización, cambio de lámparas halógenas a leds, instalación de unidades de respaldo de energía, instalación de GPS, cambios en la configuración del semáforo o reconfiguración de controlador, estaciones de conteo, sensores, u otras tecnologías".

INCORPÓRASE a continuación del inciso que regula las medidas de gestión excepcionales para intersecciones semaforizadas, el siguiente nuevo inciso:

En el caso de intersecciones de prioridad donde no resulte técnicamente factible cumplir, en el escenario con proyecto mitigado, con el máximo grado de saturación exigido para los arcos modelados del área de influencia, el titular podrá proponer medidas de gestión aplicables a ese tipo de intersecciones, tales como mejoras de visibilidad, señalización de prioridad, canalizadores de tráfico, pistas de aceleración o desaceleración, o conversión a rotonda, las que deberán ser proporcionales al impacto marginal del proyecto sobre los puntos críticos identificados en la modelación, sin que sea exigible al titular la resolución de déficits operacionales preexistentes. Para acogerse a esta excepcionalidad, el titular deberá presentar un Informe Técnico Fundado que acredite la falta de factibilidad técnica de las medidas de infraestructura estándar y la causalidad directa entre los flujos inducidos por el proyecto y los puntos críticos identificados.

oo) **INTERCÁLASE** en la letra d) del artículo 3.6.11., entre el primer paréntesis "(" y "cambio de tiempo de ciclo", la palabra "periodización".

pp) **INCORPÓRASE** en el artículo 3.6.11, las siguientes nuevas letras e) y f):

- e) Si se propone como medida de mitigación una nueva ciclovía, esta deberá ser parte de un plan oficial, es decir, que se encuentre publicado y haya sido aprobado por entidades competentes, como la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, la SEREMITT, el Gobierno Regional, SECTRA, el Servicio de Vivienda y Urbanismo, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas o la municipalidad correspondiente, siempre que cuenten con decisión de inversión tomada, acreditada mediante resolución de adjudicación o acto administrativo equivalente, o sean propuestas como medida de mitigación por el titular.

En este caso, para efectos de la modelación y determinación del impacto del proyecto, se podrá incluir la nueva ciclovía como parte de la situación base definida en el artículo 3.4.1. Asimismo, las ciclovías propuestas como medida de mitigación no deben interrumpir la ruta accesible que describe el artículo 2.2.8 de la OGUC ni reducir las aceras bajo los mínimos que establece el artículo 2.3.2 de la OGUC, así como también deben cumplir las condiciones de gestión y seguridad de tránsito, según dispone el artículo 221 del D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Para que una ciclovía sea exigible como medida de mitigación deberán cumplirse copulativamente los siguientes requisitos: (1) que la ciclovía se encuentre definida en un plan oficial publicado y aprobado por alguna de las entidades señaladas en el inciso primero de la presente letra, o en el perfil tipo de la vía establecido en el Plan Regulador Comunal o Intercomunal aplicable, o en el plan de movilidad urbana aprobado por resolución del alcalde; y (2) que los flujos ciclistas inducidos por el proyecto produzcan un deterioro verificable del nivel de servicio en el tramo en que se propone la ciclovía, determinado mediante la metodología de análisis de demanda de viajes no motorizados establecida en los artículos 3.4.2 y 3.4.3 del presente reglamento, comparando la situación base con la situación con proyecto. Cuando el titular no presente dicho análisis, se presumirá que no existe deterioro

atribuible al proyecto en el modo ciclista. En ausencia de deterioro acreditado, no existirá impacto atribuible al proyecto en el modo ciclista y la ciclovía no podrá ser exigida como medida de mitigación. Las ciclovías que no cumplan ambos requisitos constituyen infraestructura de red cuya provisión corresponde a los instrumentos de planificación territorial y no podrán ser exigidas al titular, sin perjuicio de los aportes al espacio público que procedan conforme a la ley N° 20.958.

- f) Si se propone como medida de mitigación la instalación de un semáforo peatonal en el área de influencia, para efectos de la modelación y determinación del impacto del proyecto, se podrá incluir el nuevo semáforo como parte de la situación base definida en el artículo 3.4.1 y se incluirá tal medida en la modelación de la situación con proyecto y en la modelación de la situación con proyecto mitigado.

qq) **REEMPLÁZASE** el párrafo excepcional al final de la letra b) del artículo 3.6.11 por el siguiente:

En aquellos casos donde el escenario con proyecto mitigado presente puntos críticos con altos grados de saturación cuya resolución no sea técnicamente factible mediante obras de infraestructura, el titular podrá proponer medidas alternativas de gestión de tránsito, tales como cámaras de televisión CCTV, unidades de comunicación, cambio de equipos semafóricos y controladores norma UOCT, integración de semáforos a los sistemas de control de tránsito, lámparas LED, unidades de respaldo de energía, estaciones de conteo, sensores u otras tecnologías, las que deberán ser proporcionales al impacto marginal del proyecto sobre los puntos críticos identificados en la modelación, sin que sea exigible al titular la resolución de déficits operacionales preexistentes ni el mejoramiento general de la red, debiendo acreditarse mediante Informe Técnico Fundado la falta de factibilidad de las medidas de infraestructura estándar y la causalidad directa entre los flujos inducidos por el proyecto y los puntos críticos identificados.

rr) **INCORPÓRASE** la siguiente letra g) al artículo 3.6.11:

- g) Cuando en el área de influencia se detecte una intersección que requiera semaforización como medida de mitigación, la resolución aprobatoria consignará dicha medida con el plazo para su ejecución. La elaboración del proyecto de semáforo y su presentación ante la UOCT regional competente deberá efectuarse dentro del plazo que establezca la resolución aprobatoria, el que no podrá exceder la vigencia del IMIV. El proyecto deberá cumplir los requisitos del Manual de Señalización de Tránsito vigente. En caso de existir una red semaforizada en el área de influencia, el proyecto deberá contemplar la integración del semáforo a dicha red conforme a los estándares de la UOCT, quien deberá pronunciarse sobre su procedencia y especificaciones técnicas dentro de los plazos del proceso de consulta establecidos en el presente reglamento.

ss) **MODIFÍCASE** el artículo 3.7.1 de la siguiente forma:

- a) **REEMPLÁZASE** en la letra a) la expresión "dispositivos para rodados" por "dispositivos para rodados y su orientación".

b) **INCORPÓRASE** la siguiente nueva letra g):

- g) Detalles de todos los accesos peatonales y vehiculares al proyecto y su inserción en la situación con proyecto mitigado, mostrando las características de los mismos, tales como dimensiones, pendientes de las rampas vehiculares, cumplimiento de la ruta accesible, entre otras que sean relevantes.

tt) **REEMPLÁZASE** los incisos segundo y tercero del artículo 4.1.2 por los siguientes cuatro nuevos incisos:

El órgano evaluador efectuará en un plazo de 5 días corridos, una revisión de admisibilidad del tipo de proyecto y la vía de evaluación que debe seguir, así como de los contenidos mínimos que debe cumplir el IMIV establecidos en el Título II y III según corresponda, del presente reglamento. Si la presentación no cumple con alguna de las exigencias indicadas, se procederá a requerir al interesado para que, en un plazo de 5 días corridos contados desde la notificación por correo electrónico del acta de devolución del proyecto, y por una sola vez, precise, corrija o complete tales antecedentes, con indicación de que, si así no lo hiciere, se le tendrá por desistido de su solicitud de evaluación del IMIV.

En caso de que el órgano evaluador no efectúe la revisión de los requisitos señalados en el inciso anterior dentro del plazo allí establecido, la solicitud será admisible.

Declarada admisible la solicitud por el órgano evaluador, éste notificará al titular del proyecto por correo electrónico el ingreso del informe para su evaluación y emitirá un certificado de ingreso, a efectos que el titular pueda presentarlo ante la Dirección de Obras Municipales al solicitar el correspondiente permiso o autorización.

La admisibilidad del informe tendrá carácter exclusivamente formal, limitándose a verificar que el ingreso contenga los antecedentes mínimos establecidos en los Títulos II y III del presente reglamento según la categoría del IMIV que corresponda. En ningún caso podrá emplearse la admisibilidad para observar el fondo del informe ni para exigir requisitos, condiciones o contenidos distintos de los señalados en el presente reglamento y en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 171 de dicha ley.

uu) **INCOPÓRASE** los siguientes incisos finales al artículo 4.1.2:

Tratándose de proyectos que se encuentren exentos de permiso de edificación conforme al inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y que en virtud del artículo 145 bis de la misma ley deban hacerse cargo de sus impactos sobre el sistema de movilidad local, el informe de mitigación de impacto vial deberá ser ingresado al SEIM y aprobado con anterioridad al inicio de las obras del proyecto.

Para estos efectos, el órgano evaluador competente será el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en que se emplazará el

proyecto, con independencia de la categoría del IMIV que resulte aplicable, en atención a que estos proyectos no se someten al procedimiento de permiso de edificación ante la Dirección de Obras Municipales.

El procedimiento de evaluación, los plazos y las causales de observación y rechazo serán los establecidos en el presente reglamento según la categoría del IMIV que resulte aplicable al proyecto conforme a la estimación de flujos del artículo 1.2.1.

vv) **MODIFÍCASE** el artículo 4.2.1 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** el inciso primero por el siguiente:

Notificado el ingreso de un IMIV Básico, el Director de Tránsito y Transporte Público o el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo, en caso de que la Municipalidad no contare con tal Director, tendrá un plazo máximo de treinta días corridos para aprobar, observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a la Dirección de Obras Municipales y a los demás órganos que, conforme a la naturaleza del proyecto, sean competentes en las materias específicas a evaluar en cada proyecto, tales como la referida Secretaría Regional Ministerial, la Dirección de Vialidad o el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo. El órgano evaluador deberá enviar el oficio de consulta a los órganos competentes dentro de las 48 horas siguientes a la notificación del ingreso del IMIV a evaluación, conforme al artículo 26 de la Ley N°19.880. El incumplimiento de este plazo no suspende el plazo total de evaluación establecido en el presente artículo.

b) **REEMPLÁZASE** el inciso tercero por el siguiente:

Los órganos consultados podrán examinar los antecedentes directamente en el SEIM y deberán utilizar dicha plataforma tecnológica para ingresar sus observaciones, mediante un oficio fechado y firmado. Para ello, tendrán un plazo de quince días corridos, contados desde el envío del respectivo oficio.

c) **INCORPÓRASE** los siguientes incisos finales:

Cuando se reingrese un IMIV previamente rechazado sin modificaciones sustantivas respecto del expediente original, el órgano evaluador y los organismos consultados no podrán hacer uso de las prórrogas establecidas en el artículo 4.2.4 del presente reglamento. Se entenderá que no hay modificaciones sustantivas cuando el reingreso no altere el área de influencia ni la propuesta de medidas de mitigación comprometidas en el expediente rechazado. Lo dispuesto en este inciso no se aplicará cuando el reingreso implique un cambio de categoría del IMIV, caso en el cual se someterá íntegramente al procedimiento y plazos que correspondan según la nueva categoría.

La Dirección de Obras Municipales tendrá la obligación de participar en la evaluación del Informe de Mitigación de Impacto Vial, en conformidad a lo establecido en el artículo 24 de la Ley Orgánica de Municipalidades.

Cuando el órgano evaluador sea la Dirección de Tránsito y Transporte Público Municipal, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en que se emplazará el proyecto tendrá la obligación de participar como organismo consultado en la evaluación del Informe de Mitigación de Impacto Vial

ww) **REEMPLÁZASE** el inciso primero y segundo del artículo 4.2.2 por el siguiente:

El órgano evaluador, como consecuencia del análisis que efectúe en consideración a la respuesta recibida por parte de los otros órganos consultados, podrá aprobar, observar o rechazar el informe, mediante resolución fundada. En el evento que el informe sea observado por el órgano evaluador, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de quince días corridos para presentar el informe corregido en el SEIM, contando desde la notificación de la respectiva resolución, la que se hará a través del mencionado sistema, y mediante correo electrónico.

El interesado deberá ingresar el informe corregido a través de la plataforma, momento en el cual la plataforma de forma automática emitirá un certificado de ingreso corregido. Ingresado el informe corregido, la plataforma notificará por correo electrónico de este ingreso al evaluador.

xx) **MODIFÍCASE** el artículo 4.2.3 de la siguiente forma:

REEMPLÁZASE el inciso primero y segundo e **INCORPÓRASE** nuevo inciso final:

Notificado el ingreso del informe corregido, el órgano evaluador tendrá un plazo máximo de quince días corridos para pronunciarse mediante la resolución fundada, aprobado o rechazando el informe, previa repetición de la consulta referida en el artículo 4.2.1. de este reglamento.

Los órganos consultados tendrán un plazo máximo de diez días corridos para pronunciarse, contados desde el envío del respectivo oficio. Vencido este plazo sin que se hubiere evacuado dicha respuesta el órgano evaluador podrá pronunciarse sobre el informe.

Los órganos consultados no podrán formular nuevas observaciones en esta instancia, limitándose únicamente a verificar si las observaciones formuladas en la primera revisión fueron debidamente subsanadas. El órgano evaluador podrá desestimar fundadamente las observaciones formuladas por los organismos consultados que excedan su ámbito de competencia, que no guarden relación directa con el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local dentro del área de influencia, o que constituyan exigencias sobre déficits históricos de infraestructura conforme a la definición establecida en el artículo 1.1.4 del presente reglamento. La desestimación deberá constar expresamente en la resolución que se pronuncie sobre el informe.

yy) **REEMPLÁZASE** íntegramente el artículo 4.2.4 por el siguiente:

Artículo 4.2.4. Prórroga de plazos.

Los plazos del órgano evaluador establecidos en los artículos 4.2.1 y 4.2.3 podrán prorrogarse por una sola vez y hasta por un período igual al plazo original, siempre que la complejidad técnica del informe lo justifique. La prórroga deberá ser autorizada por el órgano evaluador mediante resolución fundada, de oficio o a petición del interesado, efectuada a través del SEIM con al menos tres días hábiles de antelación al vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.

El plazo del titular para presentar el informe corregido establecido en el artículo 4.2.2 podrá prorrogarse por una sola vez y hasta por un período igual al plazo original, a solicitud del titular efectuada a través del SEIM con al menos tres días corridos de antelación al vencimiento.

Si el órgano evaluador autoriza una prórroga de su propio plazo, dicha prórroga se extenderá automáticamente al plazo de los órganos consultados, sin necesidad de solicitud adicional. Si la prórroga es solicitada exclusivamente por un órgano consultado, el órgano evaluador podrá autorizarla ajustando su propio plazo en la medida necesaria para disponer de al menos tres días corridos para pronunciarse una vez recibida la respuesta del órgano consultado. En ningún caso procederán prórrogas independientes y simultáneas del órgano evaluador y de los órganos consultados.

zz) **INCORPÓRASE** las siguientes letras f) y g) al artículo 4.2.5:

- f) La obligación de la Dirección de Obras Municipales de registrar en el SEIM, al momento de otorgar la recepción definitiva o parcial de las obras, el certificado o documento que acredite el cumplimiento de las medidas de mitigación consignadas en la presente resolución, con indicación de las obras recibidas conforme y la fecha de su recepción.
- g) Tratándose de proyectos exentos de permiso de edificación conforme al inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la resolución aprobatoria del IMIV deberá consignar las medidas de mitigación comprometidas, las condiciones y plazos para su ejecución o garantía conforme a la letra d) del presente artículo, y el organismo público competente ante el cual deberá acreditarse su recepción. El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones que aprobó el IMIV deberá registrar el cumplimiento de las medidas en el SEIM una vez acreditada dicha recepción.

aaa) **INCORPÓRASE** los siguientes nuevos incisos finales en el artículo 4.2.6.:

Con todo, sin perjuicio de haber transcurrido el plazo o sus respectivas prórrogas sin que el titular solicite que se certifique esta circunstancia, el órgano evaluador deberá pronunciarse mediante resolución expresa sobre el proyecto.

Sin perjuicio de las responsabilidades administrativas que correspondan a las autoridades o jefaturas superiores por el incumplimiento del órgano sectorial bajo su dirección y control jerárquico, se aplicará el artículo 27 de la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales.

bbb) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final en el artículo 4.2.7:

Cuando se acoja cualquier recurso interpuesto contra una resolución de rechazo del IMIV, el órgano evaluador deberá dar cumplimiento a lo ordenado en la resolución que acoge el recurso dentro de un plazo máximo de diez días corridos contados desde su notificación.

ccc) **INCORPÓRASE** en el artículo 4.2.9, a continuación del punto final que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

Asimismo, la presentación de los informes de mitigación en el SEIM en un día inhábil se entenderá realizada al día hábil siguiente.

ddd) **INCORPÓRASE** un nuevo artículo 4.2.10 del siguiente tenor:

Artículo 4.2.10 Cambios en el proyecto antes de solicitar el permiso de edificación.

Si una vez aprobado el IMIV y antes de solicitar el correspondiente permiso de edificación ante la Dirección de Obras Municipales, el titular decide realizar cambios al proyecto, deberá ingresar las características de tal modificación en el SEIM conforme al procedimiento establecido en el artículo 4.5.1 del presente reglamento, a efectos de determinar si el IMIV Aprobado es suficiente o si se requiere presentar un nuevo IMIV o un IMIV Complementario según corresponda

eee) **MODIFÍCASE** el artículo 4.3.1 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** el inciso primero por el siguiente:

Notificado el ingreso de un IMIV Intermedio o Mayor, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones tendrá un plazo máximo de cuarenta y cinco días corridos para aprobar, observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a la Dirección de Obras Municipales y a los demás órganos que, conforme a la naturaleza del proyecto, sean competentes en las materias específicas a evaluar en cada proyecto, tales como la Dirección de Tránsito y Transporte Público de la municipalidad respectiva, la Unidad Operativa de Control del Tránsito, la Dirección de Vialidad o el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo, entre otros. El órgano evaluador deberá enviar el oficio de consulta a los órganos competentes dentro de las 48 horas siguientes a la notificación del ingreso del IMIV a evaluación, conforme al artículo 26 de la Ley N°19.880. El incumplimiento de este plazo no suspende el plazo total de evaluación establecido en el presente artículo.

b) **REEMPLÁZASE** el inciso tercero por el siguiente:

Los órganos consultados podrán examinar los antecedentes directamente en el SEIM y deberán utilizar dicha plataforma tecnológica para ingresar sus observaciones, mediante un oficio fechado y firmado. Para ello, tendrán un plazo máximo de veinte días corridos, contados desde el envío del respectivo oficio.

c) **INCORPÓRASE** los siguientes incisos finales:

Cuando se reingrese un IMIV previamente rechazado sin modificaciones sustantivas respecto del expediente original, el órgano evaluador y los organismos consultados no podrán hacer uso de las prórrogas establecidas en el artículo 4.3.4 del presente reglamento. Se entenderá que no hay modificaciones sustantivas cuando el reingreso no altere el área de influencia ni la propuesta de medidas de mitigación comprometidas en el expediente rechazado. Lo dispuesto en este inciso no se aplicará cuando el reingreso implique un cambio de categoría del IMIV, caso en el cual se someterá íntegramente al procedimiento y plazos que correspondan según la nueva categoría.

Sin perjuicio de lo indicado en los incisos anteriores, la Dirección de Obras Municipales tendrá la obligación de participar en la evaluación del Informe de Mitigación de Impacto Vial, en conformidad a lo establecido en el artículo 24 de la Ley Orgánica de Municipalidades.

fff) **MODIFÍCASE** el artículo 4.3.2 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** el inciso primero por el siguiente:

El órgano evaluador, como consecuencia del análisis que efectúe en consideración a la respuesta recibida por parte de los otros órganos consultados, podrá aprobar, observar o rechazar el informe, mediante resolución fundada. En el evento que el informe sea observado por el órgano evaluador, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de veinte días corridos para presentar el informe corregido en el SEIM, contando desde la notificación de la respectiva resolución, la que se hará a través del mencionado sistema, y mediante correo electrónico.

b) **REEMPLÁZASE** el inciso segundo del artículo 4.3.2. por el siguiente:

El interesado deberá ingresar el informe corregido a través de la plataforma, momento en el cual la plataforma de forma automática emitirá un certificado de ingreso corregido. Ingresado el informe corregido, la plataforma notificará por correo electrónico de este ingreso al evaluador.

c) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final:

Excepcionalmente, y por una sola vez, el órgano evaluador podrá formular una segunda ronda de observaciones respecto de los IMIV Intermedios y Mayores, dentro de los diez días corridos siguientes a la recepción del informe corregido, cuando las nuevas observaciones se funden en antecedentes técnicos derivados de la subsanación de las observaciones iniciales o en aspectos que no hubieren podido detectarse previamente. En ningún caso procederá una segunda ronda respecto de materias que debieron plantearse en la primera instancia. El titular tendrá un plazo de quince días corridos para presentar el informe corregido, contados desde la notificación de las observaciones de la segunda ronda. Notificado el ingreso del informe corregido, el órgano evaluador tendrá un plazo de diez días corridos para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el informe. Los plazos establecidos en el presente inciso no admiten prórroga. En esta segunda ronda solo podrán formular observaciones los organismos consultados que hubieren participado en el proceso de evaluación de la primera versión del informe corregido, limitándose exclusivamente a los aspectos señalados en el inciso precedente.

ggg) **REEMPLÁZASE** el inciso primero del artículo 4.3.3. por el siguiente:

Notificado el ingreso del informe corregido, el órgano evaluador tendrá un plazo máximo de veinte días corridos para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el informe, previa repetición de la consulta referida en el artículo 4.3.1 del presente reglamento. Los órganos consultados tendrán un plazo máximo de diez días corridos para pronunciarse, contados desde el envío del respectivo oficio. Vencido este plazo sin que se hubiere evacuado dicha respuesta, el órgano evaluador podrá pronunciarse sobre el informe.

hhh) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final en el artículo 4.3.3:

Los órganos consultados no podrán formular nuevas observaciones en esta instancia, limitándose únicamente a verificar si las observaciones formuladas en la primera revisión fueron debidamente subsanadas. El órgano evaluador podrá desestimar fundadamente las observaciones formuladas por los organismos consultados que excedan su ámbito de competencia, que no guarden relación directa con el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local dentro del área de influencia, o que constituyan exigencias sobre déficits históricos de infraestructura conforme a la definición establecida en el artículo 1.1.4 del presente reglamento. La desestimación deberá constar expresamente en la resolución que se pronuncie sobre el informe.

iii) **MODIFÍCASE** el artículo 4.3.4 de la siguiente forma:

Artículo 4.3.4. Prórroga de plazos.

Los plazos del órgano evaluador establecidos en los artículos 4.3.1 y 4.3.3 podrán prorrogarse por una sola vez y hasta por un período igual al plazo original, siempre que la complejidad técnica del informe lo justifique. La prórroga deberá ser autorizada por el órgano evaluador mediante resolución fundada, de oficio o a petición del interesado, efectuada a través del SEIM con al menos tres días hábiles de antelación al vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.

El plazo del titular para presentar el informe corregido establecido en el artículo 4.3.2 podrá prorrogarse por una sola vez y hasta por un período igual al plazo original, a solicitud del titular efectuada a través del SEIM con al menos tres días corridos de antelación al vencimiento.

Si el órgano evaluador autoriza una prórroga de su propio plazo, dicha prórroga se extenderá automáticamente al plazo de los órganos consultados, sin necesidad de solicitud adicional. Si la prórroga es solicitada exclusivamente por un órgano consultado, el órgano evaluador podrá autorizarla ajustando su propio plazo en la medida necesaria para disponer de al menos tres días corridos para pronunciarse una vez recibida la respuesta del órgano consultado. En ningún caso procederán prórrogas independientes y simultáneas del órgano evaluador y de los órganos consultados.

jjj) **INCORPÓRASE** las siguientes letras f) y g) al artículo 4.3.5:

- f) La obligación de la Dirección de Obras Municipales de registrar en el SEIM, al momento de otorgar la recepción definitiva o parcial de las obras, el certificado o

documento que acredite el cumplimiento de las medidas de mitigación consignadas en la presente resolución, con indicación de las obras recibidas conforme y la fecha de su recepción.

- g) Tratándose de proyectos exentos de permiso de edificación conforme al inciso cuarto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la resolución aprobatoria del IMIV deberá consignar las medidas de mitigación comprometidas, las condiciones y plazos para su ejecución o garantía conforme a la letra d) del presente artículo, y el organismo público competente ante el cual deberá acreditarse su recepción. El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones que aprobó el IMIV deberá registrar el cumplimiento de las medidas en el SEIM una vez acreditada dicha recepción.

kkk) **INCORPÓRASE** los siguientes nuevos incisos finales del artículo 4.3.6:

Con todo, sin perjuicio de haber transcurrido el plazo o sus respectivas prórrogas sin que el titular solicite que se certifique esta circunstancia, el órgano evaluador deberá pronunciarse mediante resolución expresa sobre el proyecto.

Sin perjuicio de las responsabilidades administrativas que correspondan a las autoridades o jefaturas superiores por el incumplimiento del órgano sectorial bajo su dirección y control jerárquico, se aplicará el artículo 27 de la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales.

lll) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final en el artículo 4.3.7:

Cuando se acoja cualquier recurso interpuesto contra una resolución de rechazo del IMIV, el órgano evaluador deberá dar cumplimiento a lo ordenado en la resolución que acoge el recurso dentro de un plazo máximo de diez días corridos contados desde su notificación.

mmm) **INCORPÓRASE** en el artículo 4.3.9, a continuación del punto final que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

Asimismo, la presentación de los informes de mitigación en el SEIM en un día inhábil se entenderá realizada al día hábil siguiente.

nnn) **INCORPÓRASE** un nuevo artículo 4.3.10 del siguiente tenor:

Artículo 4.3.10. Cambios en el proyecto antes de solicitar el permiso de edificación.

Si una vez aprobado el IMIV y antes de solicitar el correspondiente permiso de edificación ante la Dirección de Obras Municipales, el titular decide realizar cambios al proyecto, deberá ingresar las características de tal modificación en el SEIM conforme al procedimiento establecido en el artículo 4.5.1 del presente reglamento, a efectos de determinar si el IMIV Aprobado es suficiente o si se requiere presentar un nuevo IMIV o un IMIV Complementario según corresponda.

ooo) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final al artículo 4.4.1:

Además de lo indicado en el inciso anterior, la resolución que apruebe el IMIV de loteo sin construcción simultánea o condominio tipo B deberá indicar con claridad las medidas de mitigación que le correspondan a cada lote resultante o las etapas en las que deberán realizarse dichas medidas de mitigación.

ppp) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo artículo 4.4.3:

Artículo 4.4.3. Procedimiento de verificación de semejanza entre el IMIV del loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea y el proyecto a desarrollar en el predio resultante.

Para determinar si el proyecto a desarrollar en un predio resultante de un loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea, cuyo IMIV fue aprobado conforme al presente reglamento, requiere la presentación de un nuevo IMIV, el titular deberá ingresar al SEIM las características del proyecto que pretende desarrollar en el predio resultante, las características del loteo o condominio tipo B asociadas a cada lote, sitio o etapa, y los parámetros con los que fue evaluado el IMIV Aprobado, incluyendo las medidas de mitigación comprometidas y su estado de avance.

A partir de la información ingresada, el SEIM efectuará una estimación de flujos del proyecto a desarrollar en el predio resultante y la comparará con los parámetros evaluados en el IMIV del loteo o condominio tipo B, determinando si corresponde emitir un certificado de semejanza o si, en cambio, se requiere la presentación de un nuevo IMIV conforme a los umbrales establecidos en el artículo 1.2.6. del presente reglamento.

Si el SEIM determina que el proyecto es semejante a los parámetros evaluados en el IMIV del loteo o condominio tipo B, y no se requiere un IMIV de categoría superior ni el aumento en el número de intersecciones del área de influencia, el titular deberá presentar un IMIV Semejanza conforme a lo establecido en el artículo 4.6.7. del presente reglamento. Dicho IMIV Semejanza deberá ser evaluado por el Director de Tránsito y Transporte Público o por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, según la categoría del IMIV que resulte aplicable al proyecto a desarrollar en el predio resultante, conforme a las reglas establecidas en el artículo 4.1.2. del presente reglamento.

El IMIV Semejanza deberá verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias establecidas en el artículo 1.3.2. del presente reglamento que sean aplicables al proyecto en el predio resultante, así como consignar el estado de ejecución de las medidas de mitigación comprometidas en el IMIV del loteo o condominio tipo B que correspondan a dicho predio. De no estar ejecutadas, tales medidas deberán quedar consignadas en la resolución de aprobación del IMIV Semejanza y deberán estar ejecutadas y recibidas al momento de ingresar la solicitud de recepción definitiva ante la respectiva Dirección de Obras Municipales.

qqq) **REEMPLÁZASE** el artículo 4.5.1. por el siguiente:

Artículo 4.5.1. Modificación de proyecto con IMIV Aprobado vigente.

Cuando con posterioridad a la aprobación de un IMIV el titular pretenda alterar las características del proyecto que sirvieron de base para dicha aprobación, deberá ingresar

sus características en el SEIM mediante la respectiva ficha resumen, con el objeto que el sistema efectúe una nueva categorización del proyecto modificado y verifique si se configura alguna de las causales establecidas en los artículos 4.5.2 y 4.5.3. Si no se configura ninguna de dichas causales, el SEIM emitirá un certificado de suficiencia del IMIV Aprobado. En caso de que el proyecto presente más de una modificación, la variación en los flujos se calculará respecto de los flujos establecidos en el IMIV original.

No será necesario ingresar las características de la modificación en el SEIM ni obtener certificado de suficiencia cuando ésta se someta al procedimiento de aprobación de variaciones menores en relación a detalles constructivos, instalaciones o terminaciones contemplado en el artículo 5.2.8 de la OGUC, bastando con indicar esta circunstancia en la correspondiente solicitud ante la Dirección de Obras Municipales.

Cuando la alteración produzca exclusivamente una reducción de los flujos inducidos en todos los períodos críticos definidos conforme al artículo 3.2.5, sin alteración de los accesos vehiculares del proyecto, el SEIM emitirá el certificado de suficiencia del IMIV Aprobado sin evaluación adicional, una vez ingresada la ficha resumen correspondiente.

Cuando la alteración implique un cambio en la ubicación o configuración de los accesos vehiculares del proyecto, se estará a lo dispuesto en los artículos 4.5.2 o 4.5.3 según corresponda conforme a las causales allí establecidas, con independencia del resultado de la categorización y de si la alteración produce o no una reducción de flujos.

rrr) **MODIFÍCASE** el artículo 4.5.2 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** la letra a) por la siguiente:

Cualquier modificación, total o parcial, al proyecto que altere la tasa de inducción de flujos ocupada, siempre que dicha modificación afecte el área de influencia, las intersecciones evaluadas o la categoría del IMIV original.

b) **REEMPLÁZASE** la letra e) por la siguiente:

e) Si, tratándose de un IMIV Conjunto, se pretende incluir un nuevo proyecto que no formaba parte del IMIV original. No constituirá causal de nuevo IMIV el hecho de que uno o más de los proyectos evaluados conjuntamente no se ejecuten o abandonen su desarrollo. En tal caso, el o los proyectos restantes que sí se ejecuten deberán presentar un IMIV Complementario conforme al artículo 4.5.3 del presente reglamento, a fin de verificar si las medidas de mitigación comprometidas en el IMIV Conjunto siguen siendo adecuadas y proporcionales al impacto individual de los proyectos que sí se materializan. No obstante, lo anterior, si el IMIV Complementario determina que los flujos del o los proyectos restantes requieren un IMIV de categoría superior o un aumento en el número de intersecciones del área de influencia respecto del IMIV Conjunto original, deberá presentarse un nuevo IMIV conforme a las reglas generales del presente reglamento.

sss) **MODIFÍCASE** el artículo 4.5.3 de la siguiente forma:

a) **REEMPLÁZASE** la letra a) por la siguiente:

a) Si contempla una modificación de los accesos del proyecto distinta a la señalada en la letra b) del artículo precedente, incluyendo el traslado de uno o más accesos dentro de la misma vía, siempre que dicha modificación afecte la primera intersección computable, las condiciones geométricas de los accesos evaluados o la distribución de flujos entre accesos considerada en el IMIV original.

b) **INCORPÓRASE** a continuación del punto final de la letra c), que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

Excepto en el caso de las ciclovías que no puedan cumplir con las condiciones de gestión y seguridad de tránsito, según dispone el artículo 221 del D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, caso en el cual el órgano evaluador deberá determinar una medida alternativa mediante el IMIV Complementario.

c) **INCORPÓRASE** las siguientes letras d), e) y f):

d) En caso de que, al momento de estar ejecutando las medidas de mitigación, el titular del IMIV Aprobado constate que una o más de dichas medidas ya se encuentran ejecutadas por un tercero, deberá verificarse la recepción de éstas a través de un IMIV Complementario. Será obligación del órgano evaluador constatar que la o las medidas están ejecutadas y que cumplen con la normativa vigente, para lo cual deberá consultarse a la respectiva Dirección de Obras Municipal. Una vez verificada su ejecución conforme a la normativa vigente, el órgano evaluador deberá eliminar la medida correspondiente, no pudiendo sustituirla por una distinta.

e) Si el titular del proyecto con IMIV Aprobado solicitare caucionar una o más medidas de mitigación que en la resolución aprobatoria original no fueron objeto de garantía conforme a la letra d) del artículo 4.2.5 del presente reglamento. El órgano evaluador podrá rechazar la solicitud mediante resolución fundada si estima que la caución no es procedente respecto de la medida de que se trate.

f) Si, tratándose de un IMIV Conjunto, uno o más de los proyectos evaluados conjuntamente no se ejecutaren o abandonaren su desarrollo. En tal caso, cada proyecto que sí se materialice deberá presentar un IMIV Complementario en forma independiente, a fin de verificar si las medidas de mitigación que le fueron asignadas siguen siendo adecuadas y proporcionales a su impacto individual, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.5.2 del presente reglamento.

ttt) **INCORPÓRASE** en el artículo 4.5.5, a continuación del inciso final, el siguiente nuevo inciso:

Tratándose de un IMIV Complementario presentado exclusivamente en virtud de la letra d) del artículo 4.5.3 del presente reglamento, el procedimiento se sujetará a las siguientes reglas especiales, que priman sobre las disposiciones generales del presente artículo: la consulta a la Dirección de Obras Municipales será obligatoria y deberá efectuarse dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la notificación del ingreso, debiendo la DOM pronunciarse en un plazo máximo de cinco días corridos. El órgano evaluador tendrá un plazo de diez días corridos para resolver desde la recepción de la respuesta de la DOM o desde el vencimiento de su plazo si no hubiere respondido. En esta instancia no procederá la formulación de observaciones sobre materias distintas a la verificación de la ejecución y el cumplimiento normativo de la medida específica, ni será exigible la presentación de un informe corregido.

uuu) **REEMPLÁZASE** el artículo 4.6.5 por el siguiente:

Artículo 4.6.5. Modificación de las medidas de mitigación definidas conforme al EISTU o el IVB aprobado, ejecución de tales medidas por etapas o modificación de la ejecución por etapas autorizada en dicho instrumento.

El titular del permiso deberá solicitar a la SEREMITT, a través del SEIM, la aprobación de un informe de suficiencia en el que se acredite que las nuevas medidas o etapas propuestas permitirían mitigar adecuadamente los correspondientes impactos que generaría el proyecto con su puesta en operación, sin producir alteraciones en el sistema de movilidad local significativamente distintas o desfavorables respecto de aquellas evaluadas en el EISTU o IVB original.

La presentación de un informe de suficiencia procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando sea necesario adaptar las medidas de mitigación y/o sus etapas a la realidad del sector al momento de ejecutarlas, producto de intervenciones que hubieren modificado las condiciones de operación del sistema de movilidad, que hagan inviable su ejecución en los mismos términos considerados en el EISTU o IVB aprobado.
- b) Cuando el titular requiera garantizar la ejecución de una o más medidas de mitigación establecidas en el EISTU o IVB aprobado, en conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.5.3 y 1.5.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
- c) Cuando el titular constate que una o más medidas de mitigación establecidas en el EISTU o IVB aprobado ya se encuentran ejecutadas por un tercero al momento de proceder a su cumplimiento. En este caso, el titular deberá acompañar al informe los antecedentes que acrediten dicha ejecución, tales como certificado de recepción de obras, resolución aprobatoria o documento equivalente emitido por el organismo competente. Se aplicará el procedimiento especial establecido en el inciso final del artículo 4.5.5 del presente reglamento. Verificada la ejecución conforme a la normativa vigente, la SEREMITT eliminará la medida correspondiente

mediante resolución fundada, no pudiendo sustituirla por una distinta ni exigir nuevas obras en su reemplazo.

La Dirección de Obras Municipales deberá respetar las medidas de mitigación consignadas en el permiso otorgado y no podrá condicionar el trámite a criterios ajenos al instrumento aprobado, salvo que el titular haya obtenido previamente la aprobación del informe de suficiencia correspondiente.

En caso de aprobación parcial del informe de suficiencia, la resolución aprobatoria deberá identificar con precisión cuáles medidas quedan autorizadas a ser caucionadas y cuáles deberán ejecutarse en los términos y plazos originalmente establecidos en el EISTU o IVB, sin que ello genere la obligación de presentar un nuevo IMIV respecto de las medidas no aceptadas para caución.

La SEREMITT, a través del SEIM, deberá aprobar, observar o rechazar los informes de suficiencia mediante resolución fundada, para lo cual se regirá por el procedimiento y los plazos establecidos en el artículo 4.5.5 del presente reglamento. Obtenida la resolución de aprobación del informe, ésta deberá ser acompañada a la solicitud de modificación de proyecto o de recepción definitiva que se presente ante la Dirección de Obras Municipales, según corresponda.

Si el informe de suficiencia es rechazado por la SEREMITT, el titular del permiso deberá presentar un IMIV a través del SEIM, considerando que aquellas medidas de mitigación y/u obras de urbanización que ya hubieren sido ejecutadas por el titular del proyecto deberán identificarse en la situación con proyecto mitigado. Lo anterior es sin perjuicio de que, por una sola vez, se pueda presentar un nuevo informe de suficiencia con medidas de mitigación diferentes a las que motivaron el rechazo del primer informe.

vvv) **REEMPLÁZASE** los incisos primero, segundo, tercero y cuarto del artículo 4.6.6. por los siguientes:

El EISTU o el IVB que se acompañó para la aprobación del loteo o del condominio tipo B otorga a los propietarios de los predios o sitios resultantes la obligación de cumplir con las medidas de mitigación según lo comprometido en dichos estudios. Para determinar la semejanza entre el proyecto de loteo o condominio tipo B asociado al EISTU o IVB y el sitio o predio resultante, es necesario realizar una estimación de flujos conforme a lo establecido en los artículos 1.2.1 y siguientes del presente reglamento. Adicionalmente, se requiere cotejar el cumplimiento de las medidas de mitigación comprometidas en el estudio asociado, así como el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias establecidas en este reglamento.

Para efectos de lo señalado en el inciso precedente, el titular del proyecto que se pretende desarrollar en el predio o sitio resultante deberá ingresar al SEIM las características del loteo o condominio tipo B asociadas a cada lote, sitio y etapa; las características del EISTU, incluyendo los parámetros con los que éste fue evaluado, etapas, medidas de mitigación y estado de avance; y las características del proyecto que se emplazará en el sitio resultante, con el objeto que el sistema pueda efectuar una estimación de los flujos de viajes que dicho proyecto induciría en transporte privado motorizado y otros modos, y establecer si existe semejanza entre el loteo o condominio

tipo B y el sitio resultante. Si no se dispone de información específica para cada sitio, se podrá estimar conforme a lo establecido en el artículo 1.2.5 del presente reglamento.

A partir de la información ingresada y de las referidas estimaciones de flujos, el SEIM determinará el tipo de IMIV que requeriría el proyecto que se pretende desarrollar o la eventual exención de la obligación de presentarlo, conforme a los umbrales establecidos en el artículo 1.2.6 de este reglamento. Asimismo, el SEIM determinará el tipo de IMIV que habría requerido un proyecto con las características consideradas para dicho predio en el EISTU o IVB del loteo o condominio. En ambos casos, en el evento de requerirse un IMIV, adicionalmente deberán considerarse los parámetros establecidos en el artículo 3.2.2 de este reglamento para la determinación del tipo de IMIV y del número de intersecciones que debiera tener el área de influencia.

Si el proyecto a desarrollar resulta semejante a los parámetros con que fue evaluado el EISTU o IVB del loteo o condominio y, además, no requiere la presentación de un IMIV de categoría superior ni el aumento en el número de intersecciones del área de influencia, el SEIM emitirá un certificado de semejanza entre el proyecto a desarrollar en el predio resultante y los parámetros con los que fue evaluado el EISTU o el IVB del loteo o condominio, concluyendo que el desarrollo de un proyecto de tales características en el predio resultante no produciría alteraciones en el sistema de movilidad local significativamente distintas a las que habría producido el proyecto considerado para dicho predio en el EISTU o IVB del loteo o condominio. En tal caso, el IMIV del proyecto que se pretende desarrollar en el predio resultante se regirá por lo establecido en el artículo 4.6.7 de este reglamento.

www) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso a continuación del inciso cuarto:

En el IMIV Semejanza que se ingrese al SEIM deberá verificarse el cumplimiento de aquellas medidas de mitigación obligatorias referidas en el artículo 1.3.2 del presente reglamento y según el tipo de IMIV requerido, relacionadas con particularidades propias del proyecto a desarrollar en el predio resultante que no hayan podido ser previstas en el EISTU o IVB del loteo o condominio, así como el cumplimiento de medidas específicas relacionadas con accesos vehiculares o peatonales, o de cualesquiera otras medidas que dependan del emplazamiento o diseño específico del proyecto en el predio resultante. Para la verificación de las medidas de mitigación obligatorias contempladas en el artículo 1.3.2, se deberá considerar el área de influencia de la nueva categorización según el tipo de IMIV requerido.

xxx) **REEMPLÁZASE** los incisos primero, segundo y tercero del artículo 4.6.7. por los siguientes:

En el IMIV Semejanza que se ingrese al SEIM deberá verificarse el cumplimiento de aquellas medidas de mitigación obligatorias referidas en el artículo 1.3.2 del presente reglamento y según el tipo de IMIV requerido, relacionadas con particularidades propias del proyecto a desarrollar en el predio resultante que no hayan podido ser previstas en el EISTU o IVB del loteo o condominio, como el cumplimiento de medidas específicas

relacionadas con accesos vehiculares o peatonales, o de cualesquiera otras medidas que dependan del emplazamiento o diseño específico del proyecto en el predio resultante. Para la verificación de las medidas obligatorias contempladas en el artículo 1.3.2, se deberá considerar el área de influencia de la nueva categorización según el tipo de IMIV Semejanza requerido.

Asimismo, en el IMIV Semejanza se deberá consignar el estado de ejecución de las medidas de mitigación del loteo o condominio tipo B del que forma parte el predio en el que pretende desarrollarse el proyecto, y las medidas que a dicho predio le correspondan en virtud del EISTU o IVB del loteo o condominio tipo B aprobado por la SEREMITT correspondiente. De no estar ejecutadas, tales medidas deberán quedar consignadas en la resolución de aprobación del IMIV Semejanza por parte de la SEREMITT y deberán estar ejecutadas y recibidas al momento de ingresar la solicitud de recepción definitiva ante la respectiva Dirección de Obras Municipales.

La verificación de la semejanza de las medidas de mitigación contempladas en el EISTU o IVB del loteo o condominio y de las medidas obligatorias que fueren exigibles al proyecto en el predio resultante conforme al artículo 1.3.2 de este reglamento, será suficiente para que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el proyecto se hace cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local y que no se requiere la presentación, evaluación y ejecución de obras o medidas de mitigación adicionales. Lo anterior es consistente con los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización reconocidos en el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y con el hecho de que el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias exigidas en este reglamento, unido a las medidas de mitigación contempladas en el EISTU o IVB del loteo o condominio, permite resguardar adecuadamente la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

yyy) **MODIFÍCASE** el artículo 4.6.8 de la siguiente forma:

- a) Además, se deberá dar cumplimiento a las medidas comprometidas en el EISTU o IVB aprobado del loteo o condominio tipo B sin construcción simultánea, relacionadas con el sitio resultante.
- b) Si el proyecto contempla un nuevo acceso en una vía que no fue analizada en el EISTU, IVB o IMIV según corresponda, el titular deberá presentar un nuevo IMIV.

zzz) **MODIFÍCASE** el artículo 4.6.9 de la siguiente forma:

- a) **REEMPLÁZASE** el inciso tercero por el siguiente:

En cuanto a las solicitudes de autorización de cambio de destino de un loteo o edificación que cuenta con recepción definitiva, el titular del proyecto deberá someter al SEIM aquella parte respecto de la cual se solicite dicha autorización. El SEIM determinará

conforme al artículo 4.5.1 del presente reglamento si el IMIV Aprobado es suficiente o si se requiere la presentación de un nuevo IMIV o un IMIV Complementario.

b) **INCORPÓRASE** el siguiente nuevo inciso final:

Para los efectos señalados en los incisos precedentes, el titular deberá declarar en el SEIM el número de ingreso asociado al proyecto que cuente con IMIV, EISTU o IVB aprobado, si lo hubiere, y adjuntar el permiso primitivo o autorización y el certificado de recepción definitiva de la obra. En caso de que el proyecto no cuente con ninguno de dichos instrumentos por haberse ejecutado con anterioridad a la entrada en vigencia de cualquier mecanismo de evaluación de impacto vial, el titular deberá declarar esta circunstancia en el SEIM, adjuntando el permiso primitivo y el certificado de recepción definitiva, y el sistema efectuará la estimación de flujos conforme al artículo 1.2.1 del presente reglamento para determinar la categoría del IMIV exigible para la ampliación o cambio de destino solicitado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO PRIMERO:

El presente Decreto entrará en vigencia una vez transcurridos tres meses desde su publicación en el Diario Oficial.

ARTÍCULO SEGUNDO:

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 25, de la Ley N°21.450, de 2022, introducido por la Ley N°21.558, de 2023, en tanto dicho artículo mantenga su vigencia, la Dirección de Obras Municipales podrá otorgar los permisos de urbanización o edificación o las autorizaciones correspondientes con el solo mérito del comprobante de admisibilidad de ingreso del informe de mitigación al sistema electrónico. En este evento, la resolución que apruebe el informe de mitigación será exigida para la recepción definitiva parcial o total de la obra, y se verificará que las medidas de mitigación estén ejecutadas o garantizadas, según corresponda.

ARTÍCULO TERCERO:

En lo que respecta a la tasa de inducción de flujos de entrada y salida para proyectos de equipamientos clase educación, establecido en el artículo 1.2.3. literal h), se modificará la unidad de referencia la cual será definida mediante resolución exenta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE

JOSÉ ANTONIO KAST RIST
Presidente de la República

LOUIS DE GRANGE CONCHA
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

IVÁN PODUJE CAPDEVILLE
Ministro de Vivienda y Urbanismo