



Consejo Comunal de Organizaciones Civiles de  
la comuna de San Antonio

## **CONSEJO COMUNAL DE ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL DE LA COMUNA DE SAN ANTONIO**

### **SESIÓN N°3 /2012**

**Martes 17 de abril de 2012; 18:30 Hrs.**

**Edificio Consistorial**

En San Antonio, a martes 17 de abril de dos mil doce, y siendo las 19:10 horas, se realiza en el Salón Plenario del Edificio Consistorial del Municipio, ubicado en Avenida Ramón Barros Luco N° 1881 Barrancas, San Antonio, la sesión correspondiente a la presentación de la Modificación del Plan Regulador Comunal Fundo El Piñeo al Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de San Antonio, presidida por Alcalde (s) Sr. Manuel Abarca Aguirre. Actúa como Ministro de Fe el Secretario Municipal Sr. Mario Rubio Rubio.

#### **Asisten los siguientes Consejeros .**

**Nuri Dini López  
Delia Campos Guzmán  
Maria Hernández Agüero  
Elizabeth Jara González  
Juan Herrera Tapia  
Marcelino Ilaja Callasaya  
Sonia Huencho Vera  
Ariel Urrutia Villalobos  
Camilo Namuncura Vásquez  
Octavio González González  
Antonio Donoso Guzmán  
Germán Osses González  
Boris Allende Bravo  
Julio Gómez Zúñiga**

Se encuentran presentes en la Sala las siguientes personas: La Directora de Secpla Srta Verónica Palomino, Don Miguel Ross, Asesor Urbanista; además asisten los Consultores Leonardo Olivares, Cristian Skewes y Jorge Valdebenito.

#### **TABLA**

**Presentación Modificación al Plan Regulador Comunal Fundo El Piñeo al Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de la Comuna de San Antonio**

#### **DESARROLLO DE LA SESIÓN**

**PLAN COMUNAL EN EL SECTOR DE LA RIBERA SUR DEL ESTERO  
EL SAUCE O LLOLLEO, EN EL FUNDO EL PIÑEDO.**

Sr. Alcalde Subrogante y Presidente del Consejo de la Sociedad Civil, Don Manuel Abarca Aguirre:

Como es, entiendo también, conocimiento de los señores Consejeros la ley 20.500 modificó la Ley Orgánica de Municipalidades incorporando a este organismo y una de sus funciones importantes que aparecen en la nueva ley de municipalidades es pronunciarse, formular observaciones sobre las modificaciones al Plano Regulador Comunal para lo cual la ley establece un plazo de 15 días hábiles, razón por la cual es de toda importancia conocer la posición que se va a dar, por cuanto la ley exige un pronunciamiento de este cuerpo colegiado que emita sobre las observaciones. No lo interpreto yo como necesariamente aprobar o rechazar, sino que señalar que es lo que les parece, lo cual implica un raciocino más acabado y más profundo sobre la materia.

Ya se entregó un Planteamiento de lo que significa esta modificación que acota distintas situaciones de orden productivo, de orden estrictamente más comunitario en cuanto a áreas verdes y parques, la convocatoria ha establecido exposiciones básicamente de nuestro asesor urbanista Don Miguel Ross Rozas, el encargado del proyecto también Cristian Skewes y entiendo también el colega Leonardo Olivares que también ha trabajado me consta por los innumerables correos que he recibido sobre la materia. Así que dejaría con la palabra y en primer termino a nuestro asesor urbanista a don Miguel Ross Rozas.

**ASESOR URBANISTA DON MIGUEL ROSS:**

Gracias Señor Alcalde y Presidente del Consejo Comunal y señores Consejeros, como esta es la primera exposición que nos corresponde dentro del Plan de modificaciones al Plan Regulador me quiero explayar un poco en explicarles en qué etapa estamos en estos momentos en el Plan Regulador.

Nuestro Plan Regulador se gestó en la década pasada , durante 10 años de tramitación para ser aprobado finalmente en Junio del 2006, 3 meses después de aprobado los planes comunal e intercomunal, los dos fueron ejecutados por consultoras externas como se acostumbra en estos casos que la gran cantidad de trabajo y la gran multiplicidad de profesionales que se requiere para modificar un Plan Regulador hace necesario que siempre sean consultoras externas tanto en la parte urbanística como en la parte medio ambiental. Las visiones que se tuvieron en ese Plan Regulador para nosotros han ido quedando, no diría yo obsoletas pero un poco desactualizadas, porque las visiones que se tenían hace 10 años atrás de cómo queríamos la Ciudad básicamente se pensaba que esta ciudad crecía en extensión, no en altura porque tenía y tiene todavía grandes posibilidades de crecer en extensión y varias normas más que se han ido quedando desactualizadas como yo digo; motivo de eso, además de que Dirección de Obras, que es la unidad de la municipalidad que le corresponde aplicar el Regulador ha ido detectando algunas falencias que de alguna manera han obstaculizado algunos proyectos inmobiliarios, comerciales, incluso productivos; nosotros estamos generando una proposición de modificación global al Plan Regulador, para eso la Secretaría Comunal de Planificación y Coordinación ha estado gestionando los fondos necesarios al Ministerio de Vivienda y la última respuesta que dio el Ministerio que posiblemente para el 2013 se podía contar con fondos. Hago este alcance porque tenemos claro que hay modificaciones que se tienen que hacer en forma estructural al Plan Regulador y que son varias, que cuando por urgencia los particulares necesitan acotar ciertas modificaciones, es más breve y más rápido hacerlo en forma puntual; dentro de esos



estudios puntuales existe en estos momentos un trámite en la Municipalidad el que vamos a continuación a explicarles, la modificación del sector de la ribera sur del estero el Sauce Lolleo en el fundo El Piñeo, solemos abreviarlo diciendo que es la modificación El Piñeo, después viene la modificación al sector portuario sur que es la que se tramitan los terrenos que tienen que ver con la empresa portuaria, lo que era antiguamente el Parque DYR. Después está la tercera modificación en curso que es Plantación Fiscal que es donde están los estanques de Vopak en el sector norte y en el sector muelles norte de la empresa portuaria, una cuarta modificación que esta muy en pañales pero también viene a continuación es lo que hemos llamado San Antonio en el sector de Bellavista la constructora Belfi, que es para hacer unos condominios y una quinta que no es una modificación sino que es una tratativa respecto a las desafectaciones de la declaratoria de la utilidad pública en el artículo 59 Ley General. ¿Cómo se gestan estos? Como bien digo, es bastante complejo abordar la gran temática que tiene el gran Plan Regulador lo que hemos llamado la Modificación Global por eso que la atacamos con seccionales o modificaciones parciales que una de ellas es claramente el Piñeo.

Normalmente los consultores le solicitan al Consejo Municipal una anuencia para iniciar el estudio ¿Por qué? Porque no tienen sentido que ellos gasten grandes cantidades de plata en estos estudios para que finalmente el Consejo diga, la verdad que no nos interesa modificar el Regulador en esa situación.

Para el caso que nos acontece hoy día, el Piñeo ellos tienen dos aprobaciones del Consejo, que insisto no es una aprobación, es una luz verde, una anuencia favorable que estudia el caso, esto no está aprobado ni rechazado. Con esa anuencia los consultores urbanísticos en este caso Cristian Skewes que me acompaña a mi derecha y Don Jorge Valdebenito el consultor ambiental, que enseguida se va a cambiar para acá para la exposición, desarrollaron el estudio, cuando el estudio está construido lo que nosotros llamamos es un anteproyecto en el fondo que es lo que tenemos para mostrarle a la Comunidad y para mostrarle a las autoridades. Pasa por una revisión técnica de mi departamento la Asesoría Urbana, SECPLAC, después pasa por revisiones de la mesa técnica de la SECPLAC que convoca varios profesionales y directores de la municipalidad que con sus diferentes experticias van aportando a esta modificación. Cuando eso esta digamos ya consensuado en el interior del equipo municipal es cuando nosotros iniciamos la participación pública, primero con la evaluación ambiental estratégica que significa que lo ve el núcleo de servicios públicos de la región y también se pronuncia con observaciones que hay que corregirlas hasta que llegamos a tener lo que se llama el informe ambiental, cuando tenemos el informe ambiental como en la etapa El Piñeo, ahí la ley nos dice ahora ustedes deben iniciar la consulta pública, pero antes de eso tiene que llevarse a cabo una audiencia pública con la comunidad, una segunda audiencia pública, un primer Consejo Comunal para escuchar la opinión del Consejo Comunal como bien expresa el señor Alcalde subrogante y presidente del Consejo, después de eso se inicia la exposición para el público en general, con los paneles que ustedes ven acá atrás que van a estar montados en el primer piso, a disposición de toda la gente, se inicia la entrega gratuita del ejemplar completo a las personas que lo soliciten. Además, como un extra a este proyecto a los demás que he planteado de estas modificaciones paralelas al Regulador, en la página Web del municipio se encuentra disponible en formato digital el estudio completo, los estudios completos en realidad que he hablado y después de treinta días, vienen quince días en que se reciben formalmente las observaciones de la comunidad. Ahí la sociedad urbana tiene que, de acuerdo a la ley, presentar un resumen con todas estas observaciones y explicárselas nuevamente a ustedes, al Consejo Comunal en una segunda sesión exclusiva para este tema para esta modificación y enseguida el Consejo Municipal, el Consejo Municipal tiene que votar una a una, si el Consejo acuerda aprobar eso, significa que yo tengo que retrotraer todo el sistema, retroalimentarlo y partir con toda esta larga tramitación que establece tanto la Ley General, su Ordenanza, la Ley Orgánica Municipal, y la Ley Medio Ambiental y ahora como lo hacia presente el señor Abarca también la ley de participación ciudadana.

Si el Consejo acuerda en un momento dado rechazar fundadamente eso, o en realidad todas las observaciones, el proyecto pasa al SEREMI de Vivienda, no pasa al Gobierno Regional

.....

puesto que este municipio cuenta con Plan Intercomunal y en treinta o sesenta días el SEREMI de Vivienda y Urbanismo lo devuelve con o sin observaciones, si hay observaciones hay un plazo de veinte días para responderlas, si no las hay, se dicta decreto alcaldicio y se promulga en el Diario Oficial con el cual se modifica finalmente el Plan Regulador. Si hubiese observaciones de la SEREMI volvemos al punto anterior a retroalimentar y pasar por todo este proceso.

De repente es bastante fácil modificar estos instrumentos cuando son digitales, con planos en AUTOCAD, textos en computador, el proceso es lento, el Plan Regulador demoró tres años porque hubo tres procesos que hacer entonces, muchas veces cuando yo escucho decir que el Plan Regulador es malo, yo creo que eso evidencia un poco de desconocimiento, el Plan Regulador no puede ser malo ni bueno, el Plan Regulador es la esencia de una visión de ciudad que se tuvo hace diez años atrás, si está desactualizado y esa es la motivación por la cual a través de la SECPLAC se está motivando, se está gestionando actualizar lo global.

Entonces, cuando nos corresponde ahora explayarnos solamente sobre la modificación al Plan Regulador en el sector El Piñeo, quiero dejar la palabra al coordinar del proyecto, primero que nada y en segundo lugar al consultor urbanístico y después al consultor medio ambiental para escuchar las opiniones de los señores Concejales. Gracias.

DON LEONARDO OLIVARES: Muy buenas tardes señores Consejeros mi nombre es Leonardo Olivares y la verdad es que trataré de ser bastante breve porque el contenido, los aspectos técnicos de esta propuesta de modificación al Plan Regulador, que es la primera que va a salir bajo la vigencia del Plan Regulador del año 2006, tiene su origen en una situación bastante distinta a las otras cuatro, ya que esta situación se viene generando desde antes de la dictación del Plan Regulador que se aprobó en el año 2006 y por eso más que nada el objeto de mi breve exposición va a ser contar y compartir con ustedes los motivos por los cuales estamos haciendo esta proposición y cuáles fueron su origen.

Los origen de esto se remonta al año 2005 cuando dos empresas locales a raíz del crecimiento portuario, crecimiento que estaban experimentando ellas mismas también en el área de almacenaje vieron la necesidad que San Antonio contara con una Terminal multimodal, es decir utilizar el tren también para transporte desde y hacia el puerto, la zona portuaria. Y para eso ellos comenzaron a realizar actividades para preparar esta terminal multimodal en el área en que actualmente se desarrolla este proyecto, cuando estaban en eso, el año 2006 vienen los actos preparatorios para hacer un nuevo Plan Regulador de San Antonio y en ese Plano Regulador el área que estaba destinada a este importante proyecto se deja como un área de protección que imposibilita que este proyecto se pueda materializar. La verdad que la importancia para San Antonio de este proyecto de alguna manera está señalado en el documento que les hemos entregado donde dice para estos efectos área ZA1. Dentro de los efectos está posibilitar la materialización de la primera terminal multimodal de un puerto marítimo en el país; permitir el desarrollo de una estación de intercambio modal, con utilización del ferrocarril para el transportes de mercancías provenientes del tráfico marítimo portuario; contribuir a descongestionar el tráfico de carreteras hacia y desde San Antonio, por mayor uso de tren, y disminución de camiones en sectores céntricos de la ciudad; permitir aumentar la capacidad y velocidad de transferencia de carga del Puerto de San Antonio, al contar con un área para el ingreso y salida de mercaderías a través de dos medios (tren y camión); posibilitar la materialización de la primera terminal multimodal de un puerto marítimo en el país.

Bueno cuando el año 2006 a punto de aprobarse el Plano Regulador y cinco meses antes, se hizo una presentación a la Municipalidad haciéndole ver el efecto que iba a tener la aprobación del Plano Regulador, por escrito que esta acá y se les solicita que modifique el uso de suelo en dicha área, para poder salvar este proyecto se conversó con las autoridades de la época y estaba el mismo Alcalde actual y nos hizo ver que en realidad a estas alturas si ellos paralizaban todo el proceso de aprobación del Plan Regulador le iba a ocasionar un



gran perjuicio porque hace quince años que ellos estaban intentando sacar este Plano Regulador y nos dijo, espérense, no hagan nada, no reclamen y cuando aprobemos el Plano Regulador del año 2006 le hacemos una modificación de forma inmediata para permitir el desarrollo de este proyecto, esa modificación ha tardado desde el año 2006 hasta ahora en tramites burocráticos que mejor no se los cuento porque les van a dar ganas de llorar. Bueno, el objetivo fundamental era ese pero resulta que junto con lo anterior en el predio en cuestión en el cual se va a desarrollar, existe una área de aproximadamente sesenta hectáreas que es un área que difícilmente se pueda desarrollar una actividad por la gran riqueza en flora y fauna y porque además de hecho es un paseo donde la gente de San Antonio lo ha hecho como propio, siendo que son terrenos particulares y dado que sobre estos terrenos no se consideraba realizar este proyecto de terminal multimodal se optó ya desde época antes de la aprobación del Plano Regulador del año 2006, aportar a la comunidad de San Antonio y entregar esto, sesenta hectáreas para el uso de la comunidad. De allí entonces arranca este proyecto que como ustedes verán, no es una situación nueva, no es algo que se haya gestado bajo la vigencia del Plano Regulador del año 2006, por el contrario, este es un proyecto que fue aplastado por el Plano Regulador del año 2006.

Creo que era importante que ustedes conocieran el origen de esto porque los demás antecedentes y detalles y el contenido mismo ya se lo dejó a don Cristian Skewes y Don Jorge Valdebenito, Gracias por vuestra paciencia y cualquier consulta, a su disposición.

**DON CRISTIÁN SKEWES, CONSULTOR:** Señores Consejeros muy buenas tardes, me corresponde a mí tocar los aspectos urbanísticos de la proposición, seguido a mí don Jorge Valdebenito se referirá a los efectos, implicancias y consideraciones ambientales. Don Miguel Ross se me adelantó en gran medida en la introducción de mi exponencia urbanística en el sentido dado en el extenso plazo que demoró el Plan Regulador actualmente vigente en desarrollarse, si mal no recuerdo los primeros pasos se dieron en el años 1992 y terminó promulgándose en el 2006, lo que son en realidad catorce años de gestión total. San Antonio experimentó diversos cambios, en diversos ámbitos, en el aspecto social, ambiental y productivo, por ejemplo, como ejemplo de esto tenemos que pasado mañana se inaugura una fábrica de contenedores Maerks que a mi juicio es la mayor inversión y la mayor iniciativa industrial en San Antonio. Creo o no equivocarme que esto es superior a la tan anhelada Bata de años atrás. Estas cosas no se vislumbraban hace catorce años atrás, no esperamos jamás que el nuevo camino acceso al Puerto se iba a saturar, también no pensamos que la actividad creciente del Puerto iba llegar a los catorce o quince millones de toneladas y por ende que íbamos a tener el colapso del acceso completo, no esperábamos tener una serie de demanda de distintos espacios, para distintas funciones y como decía don Miguel Ross recién, tampoco se pensaba en plantearse desarrollo en altura de edificación destinada a vivienda.

En consecuencia se produjo un grave desfase entre la realidad objetiva de la ciudad de San Antonio y las predicciones consideradas en el Plan Regulador, esto es habitual, no es algo rápido, los tiempos que corren el proceso de cambio son mucho más rápido de lo que los Planificadores podemos imaginar; hoy día hablar de cinco años es hablar de largo plazo, a mí se me enseñó que largo plazo, cuando estaba en la universidad, se hablaba de largo plazo cuando se hacía referencia a términos de los doce a veinte años. Hoy día proyecto a veinte años es muy difícil vislumbrar porque nadie sabe lo que puede pasar en veinte años, entonces el cambio va mucho más acelerado a lo que podemos prever. Por lo tanto estamos claros que el municipio, tanto el municipio como la comunidad demandan una modificación integral a la del Plan Regulador; pero esta modificación integral desgraciadamente va a tener su duración y estimo en tres cuatro años por lo menos, con la complejidad que ello tiene porque va a requerir un montón de estudio, una importante inyección de recursos económicos que hay que gestionarlos y buscarlos, entiendo que hay diversos proyectos que están en su momento óptimo si rehacen hoy o no se hacen nunca más. Es decir, tenemos que aprovechar esta coyuntura para realizar modificaciones no estructurales del Plan Regulador sino que puntuales, que pueden considerarse de forma aislada, que no tienen efecto sobre toda la ciudad y uno de estos proyectos es la modificación en la ribera sur de El

Sauce, ahora en la comuna tenemos buenos y malos ejemplos de planificación urbana pienso yo, me tocó participar y a don Leonardo Olivares también, activamente y don Miguel Ross estaba también allá como asesor urbanista de la Municipalidad, en el proceso de transformación de la ex población Juan Aspeé en que todo el cambio de ese sector fue consensado absolutamente entre el municipio, los pobladores y los operadores portuarios. Este ejemplo, siempre lo traigo de colación porque es muy relevante dentro de lo que yo por lo menos considero debiera darse la planificación urbana participativa. Esta era la Juan Aspeé en 1976 si ustedes se acordaran era un campamento, un asentamiento urbano muy precario, sin infraestructura sanitaria, con inundaciones periódicas en todos los inviernos, con damnificados, con albergados, las consecuencias sociales que puede uno imaginar. El año 1990 se había desarrollado ya un plan seccional que es colocarle una lupa a un pedazo del Plano Regulador, como lo que estamos haciendo ahora y cambiar alguna de las reglas del juego, en ese momento lo que se hizo fue eliminar las calles menores, la trama secundaria para generar grandes manzanas o súper manzanas que son los espacios requeridos por las grandes empresas ligadas al transporte naviero para recinto de almacenamiento y lo más general y el segundo cambio fue redefinir el uso del suelo para orientarla a la actividad portuaria. Y este es el Plan que teníamos el año 2010, hay principalmente actividades productivas en todo lo que es Juan Aspee y esta actividad se irá expandiendo hacia el lado izquierdo que es lo que se llama ampliación Boca del Maipo, o sea, ya esta por ahí el crecimiento portuario y evidentemente va a cubrir todo el sector aledaño a Juan Aspeé en el corto plazo, yo creo que antes de cinco años debería estar ocupado.

Paralelamente dentro de este proceso de cambio existe en la parte productiva estamos hablando en institucional del MOP, División de Obras Portuarias, FEPASA, etc., y los operadores privados. Hay problemas logísticos bastante graves que son decisivos en la actividad productiva de San Antonio, principalmente se refiere estos ítems o tópicos que preocupan al comité CORPSA, comité logístico de San Antonio, entiendo que es el nombre completo, son potenciales centros logísticos de la ciudad, San Antonio alto, bajo y Malvilla entiendo que Malvilla está comenzando a desarrollarse aceleradamente, proyecto PISA, la licitación recientemente adjudicada del Espigón, el Plan infraestructura Mall, el del MOP perdón, las iniciativas de la empresa ferroviaria y los proyectos de STI, dentro de estas iniciativas claves que son decisivas para el desarrollo portuario, están primero el mejoramiento de la accesibilidad vial al sistema portuario, una de ellas lo vamos a ver más adelante, se refiere a la realización de la ruta 66 o Carretera de La Fruta, cosa que ya es urgente en estos momentos, yo diría que estamos atrasados en su ejecución, probablemente debió haberse empezado a hacer hace tres o cuatro años atrás. Lo segundo el mejoramiento de la accesibilidad ferroviaria del sistema portuario, entendemos todos que el ferrocarril esta subutilizado dentro de las posibilidades que tiene para la conexión con Santiago, lo otro ¿perdón?

El tercer punto es la promoción de infraestructura de transporte para la conectividad con la INTERLAND, es la área de influencia, el área de influencia de San Antonio es bastante grande o sea es Santiago hasta Pelequén al Sur y más allá, al Norte estamos llegando a Valparaíso con cargas que vamos recogiendo de allá ; por otro lado, la especialización de los sitios de atraque, el equipamiento y operaciones en patio de terminales, es una actividad en auge actualmente, lo vamos a ver más adelante, se están desarrollando estos patios de carga en la ruta 78, entre Aguas Buenas y Malvilla. También interesa en infraestructura el para el control de la carga en sistema portuario, la infraestructura del servicio de las personas en sistema portuario, las zonas de actividad logística en áreas de expansión ahora dentro de las propuestas CORPSAN, la conclusión fomentar consensuada con su área comprometida obviamente un plan de desarrollo en infraestructura que permita incrementar la capacidad de los servicios del puerto y su entorno logístico, para facilitarnos la conexión interna con INTERLAND y en eso estamos.

En ese marco se encuadra nuestro proyecto desde la parte productiva, ahora específicamente a lo que se requiere en los aspectos urbanísticos la zona en que se modifica esta modificación del Plan Regulador está indicada por esa línea amarilla, está el sector San Antonio, el sector Barrancas, Lollole y el Puerto.

Un acercamiento a eso nos permite definir con más precisión el área de acción del proyecto,

esta línea de acá es el eje hidráulico del Estero El Sauce o Lollole y esta otra línea es la vía férrea de Santiago, un área perfectamente delimitada. Perdón, esta no, esta foto ya está un poco vieja es el enlace Luis Reuss, entonces están instalando ahí entre otras cosas Cemento Bio Bío, SITRANS y otras empresas principales del sector logístico, o sea es un área potencialmente industrial neta en pleno desarrollo.

El área de estudio tiene un total de 90,30 hectáreas, ella poco más de la mitad 50 hectáreas es la del sector norte, digamos que muchos de ustedes deben conocer porque allí se ubica la Laguna Azul, creo que se llama la Poza Azul, es un área con una gran riqueza florística y también de fauna; paisajísticamente sumamente interesante y realmente sería un crimen transformarla en otra cosa, pero por otro lado el sector sur oeste de esta misma área dentro de la misma zona que pretendemos intervenir se encuentra un área extensamente intervenida 40 hectáreas, a esto se va a referir don Jorge Valdebenito en mayor profundidad, es un área que desde 1912 más o menos o 1910 ha sido explotada como Cantera, como minas de cal, ha sido intervenida entrópicamente al punto de estar actualmente arrasada, no tiene valores ambientales relevantes que cautelar.

Es lo que decía delante, un sector y esto es bueno retenerlo, que hay un sector con poca intervención con flora, fauna y recursos paisajísticos al norte y un sector muy degradado que está en el sur. Ahora ¿qué hizo el Plan Regulador del año 2006? Esta área que corresponde a lo mismo que mostraba en la línea amarilla fue zonificada casi entera como ZE4 y un delgado borde, delgadísimo borde a lado del estero como ZT2, vamos a ver que significan estas dos zonificaciones actualmente vigentes.

En la ZE4 que es la inmensa mayor mayoría de la superficie de la zona en estudio se permiten hoteles, moteles y hogares de acogida, se permite comercio en su formas de restaurantes y locales gastronómicos, se permiten deportes como centros deportivos, multicanchas, piscinas, canchas de fútbol, de todos, en la parte de salud centro de rehabilitación, clínica de reposo y similares, seguridad, brigadas forestales, vía ferroviaria, áreas verdes, y espacios públicos. Evidentemente como ustedes podan percibir esa zona de protección no protege nada, porque es ineficaz para la preservación con toda esa cantidad de usos posibles no es posible preservar ningún valor ambiental, paisajístico o ecológico.

Por otra parte la ZT2 que es la que sí protege en esta parte delgadísima que está al lado derecho del estero el Sauce o Lollole sí se permiten solamente áreas verdes y espacios públicos y esta zonificación sí resulta eficaz para la preservación de los valores ambientales, pero atención la zonificación correcta afecta o beneficia a un 1% de la superficie que nos interesa y no al total. Entonces, la zonificación actual del Plan Regulador por una parte no preserva el valor ambiental de gran parte del área donde se proyecta la modificación del Plan Regulador comunal y por otra parte inhibe el desarrollo productivo, al impedir la materialización de proyectos como es de la estación del intercambio modal a la que se refería don Leonardo Olivares es algo así como el perro del hortelano.

Pero yo diría un poco más crítico o sea, nos deja indefenso en la parte ambiental donde nos interesa preservar y nos deja atados de manos donde podemos hacer algún desarrollo productivo sustentable; ahora yendo a las tendencias, esto lo han visto ustedes en la práctica de la localización industrial de San Antonio del año 90, hasta ahora yo diría que a partir de que esto comenzó a generarse don Leonardo me podrá ayudar, a partir de la dictación de la Ley de Pesca, Caza y Acuicultura cuando empezó a ocuparse la población Juan Aspeé tiene distintas etapas, primero la población Juan Aspeé propiamente tal que está copada, esta foto es prácticamente actual, esta foto aérea ustedes ven los galpones, no queda ninguna casa. Posteriormente se está ocupando la Boca del Maipo, la ampliación de Boca del Maipo y el Puerto pretende desarrollar el Puerto Sur que está acá, es decir, esta zona está copada.

Del nuevo camino acceso al Puerto o bypass, estamos llenando si el suelo lo permite, incluso Aguas Buenas, de actividades logísticas: Puerto Columbo, Cementos Bío Bío, empresa de almacenamiento de contenedores. Y la tercera fase que también la estamos viendo hoy día

es la ocupación e uso industriales más complejos entre Aguas Buenas y Malvilla, aquí opera el Plan Regulador intercomunal, no el Plan Regulador comunal, el intercomunal denominado también satélite borde costero sur y que permite usos molestos y peligrosos, incluso en esta área. Y eso ha permitido que por ejemplo se esté concretando el parque industrial San Antonio PISA donde ya está funcionando una muy importante instalación logística CONTOPSA y en pocos días se va empezar a construir la fábrica de contenedores de MAERKS. También hay otra Planta industrial aquí al frente. Por otro lado tenemos instalación en la comuna de Cartagena pero en el mismo sector aquí tenemos un sector denominado la embajada donde ha empezado a materializarse unos proyectos también principalmente de almacenamiento. Queda claro que San Antonio de la carretera para abajo y para arriba es Cartagena pero en termino económicos ahora esto como lo voy a ver mas adelante aquí solamente funciona el transporte carretero porque no existe ni factibilidad ni viabilidad ni nada de transporte ferroviario, esta gente ha aprovechado estas empresas, que hay una situación bastante expedita actualmente, no sé cuando irá a durar el transporte por tierra. Bueno aquí vemos qué es lo que pasa, en cambio en el área de estudio que está el estero que es el azul y la línea férrea que es el de línea segmentada por allá, tenemos el nuevo acceso al puerto, vía existente que gestionada adecuadamente y que tiene una capacidad para un buen tiempo más, algún día habrá que ampliarla.

Tenemos vía férrea que está funcionado a un mínimo de su capacidad potencial y en poco tiempo más tenemos la ruta 66 o Carretera de la Fruta que hasta donde yo sé tiene dos accesos posibles, uno que yo sé empalma con Luis Reuss y otra alternativa es Barrancones, que parece que es la más probable, que empalma a la altura de la subestación eléctrica de Chilquinta en Barrancas. Es decir este terreno tiene una situación privilegiada al plantear algo que no es posible hacer en otra parte de San Antonio, una estación de intercambio modal, significa sacar una gran cantidad de camiones del puerto y la ciudad y embarcar esa mercancía principalmente contenedores, en trenes. Eso no puede hacerse dentro de la ciudad porque evidentemente la estación de Lollo ya no existe y aunque existiera no hay capacidad vial para resistir flujo de camiones, no es posible hacer una estación Barrancas y no es posible hacerlo en ninguna otra parte más porque Malvilla queda muy lejos. Por lo tanto el único lugar, todas las ventajas locacionales por tanto de intercambio modal, camión a tren están en el sector El Piñeo. bueno señalamos que en 6 años de la población del Plano Regulador comunal la situación del sector en convocación productiva se ha potenciado en general y va a seguir potenciándose con esta malla vial y ferroviaria que va incrementando su calidad, pero por otra parte el sector caracterizado por el valor ambiental del Piñeo, es decir el sector de la Poza Azul se mantiene sin alteraciones, felizmente no se ha incendiado y felizmente no ha sido arrasado pero eso es porque hay una voluntad de los dueño por cuidarlo, pero nadie puede asegurar que esta cosa se mantenga indefinidamente, así sobre todo dadas las condiciones del Plan Regulador vigente. Yendo directo a la proposición a la izquierda tiene usted una ampliación de lo que le mostraba el Plano Regulador comunal, esta línea oscura es el eje o el estero El Sauce y esta línea a la derecha es la línea del tren, como pueden ver casi todo está en color gris claro que corresponde a la zona ZE2 que no protege nada, es un bordecito muy finito al lado derecho, protege la orilla del estero. La proposición es auto ponerse la soga al cuello y transformar todo esto gris oscuro en ZP2, en zona protección efectiva del área con valor ecológico y esta zona de acá que era ZE2 transformarlo en ZA1 que es la zona de actividades productivas que permite la instalación de intercambio modal, estas dos están separado por una quebradilla entre medio, seca, que es el desagüe del tranque de San Juan y además se dejó una franja un colchón o amortiguador hacia el sur para que las actividades de acá no interfiera con las futuras actividades de la zona ecológica.

Ahora los efectos de la modificación están resumidos en la Planilla que tienen ustedes a la vista, la superficie protegida sube de 6,41 a 57 hectáreas y media o sea diez veces; esta área se entregará al uso público lo que provoca un notable incremento en las áreas verdes y recreación de la comuna. Si llegan entregarse al uso público debemos tener en consideración que la dotación de áreas verdes en la comuna de San Antonio es de 54.000 mts y aumentaría a 579.000 mts, es decir, aumentaríamos diez veces la disponibilidad en plazas y parques, además de eso se incorporan 30 hectáreas en la actividad económica



comunal generando empleos y desarrollo productivo y se refuerzan las ventajas comparativas del Puerto de San Antonio, generándose un desarrollo y lo que es muy interesante se potencia notablemente el transporte ferroviario.

Ahora a continuación don Jorge Valdebenito se va a referir a los efectos ambientales del proyecto.

JORGE VALDEBENITO: Buenas tardes. La parte que nosotros vamos a ver con el tema netamente ambiental del área. Pero antes de eso yo quisiera señalar que este proyecto nace con la ley 19.300 la ley de bases generales del Medio Ambiente, desafortunadamente nosotros habíamos ya ingresado este proyecto para estudio o declaración de impacto ambiental para que sea evaluado por la CONAMA, ayer existía la CONAMA hoy día no existe, fuimos aprobados en ese momento los estudio básicos, la primera parte, la primera etapa. Sin embargo debo comentarle que el 26 de enero del 2010 aparece la Ley 20.417 que es la nueva ley ambiental por lo tanto el proyecto hubo que hacerlo todo de nuevo, el ingresar todo de nuevo y comienzan los comité a funcionar y comienzan los grupos de trabajo nuevamente a verlo y este proyecto nosotros incluso ya lo habíamos expuesto en la Unión Comunal de Junta de Vecinos de San Antonio hace dos año y medio atrás, hace tres años atrás, de acuerdo a la publicación que tengo, la Unión Comunal había sacado un documento en los diarios locales donde decía que por favor echen andar luego este proyecto por la cantidad de empleos que eso se generaba. Bueno, el artículo 7 de la Ley 20.417 nos dice a nosotros que todos los Planos Reguladores comunales deben ser ingresados hoy día o ser evaluados hoy día a través de la evaluación ambientales estratégica que es lo que el Asesor Urbanista se planteaba hace un momento. Por lo tanto, los tópicos que ya se mostraron o las cosas que ya se han ido viendo tienen que ver justamente con un proceso sustentable donde se consideran los objetivos y efectos ambientales al momento y los criterios de desarrollo sustentable. Bueno, entonces nosotros nos vamos ahí donde sale que la modificación proyectada consiste en dividir la zona ZE4 en dos partes, que es la que estábamos viendo hace un momento atrás, una convertirla en zona ZP2 que era un gran espacio que es el área que a nosotros nos interesa proteger y la zona Z1 que es el área que la podemos incorporar para el desarrollo productivo local. Como bien dice mi compañero hace un momento atrás señalaba que en la zona ZE4 podían incorporarse montones de cosas y que realmente no protegían el área realmente porque permitían las instalaciones de una serie de actividades comerciales, en cambio nosotros hoy día queremos proteger realmente el área que es el área única y exclusiva en la comuna de San Antonio.

La zona de protección dos nos permite a nosotros solamente, tal como mi compañero decía nos ponemos la soga al cuello, claro porque nos permite única y exclusivamente instalar lo siguiente, dice ahí: áreas verdes, es una zona de área verde pero nos interesa instalar ahí áreas verdes, espacios públicos, construcciones complementarias al área de preservación ecológica tales como, no hay otra sino que tales como, vivienda para el cuidador, garita de vigilancia, torre de observación, servicios higiénicos del público en general y del personal del parque y dependencias destinadas a monitoreo, observación, investigación y difusión medio ambiental. Pero no nos permite instalar hotel, moteles, todo lo que estaba arriba ¿no?, salud, equipamiento, posta, cancha, comercio, eso no nos permite, solamente nos permite instalar lo que está abajo, es una cosa de conservación del área.

Ahora tenemos claro cual es la zona ZP2 y la zona Z1, la zona ZP2 es la que nos interesa conservar y preservar, la zona Z1 es la que queremos nosotros desarrollar para un proceso productivo, antes de pasar a otra cosa quiero decir por ejemplo, para que no se nos vaya a quedar e el tintero, como accedemos a la zona; el acceso hoy día hay un tramo vial que nos permite llegar hasta en vehículo, pero hay una línea que separa ahí, esa es la parte, y la línea que nos separa a nosotros que está segmentada, esa línea nos separa los dos lugares, las dos zonas. Esa quebrada nosotros la hemos querido conservar dado a la importancia y riqueza que esa zona tiene, porque allí hay árboles que en ninguna otra parte de la comuna

existen y todo el borde costero así también dado su gran zona quebrada que existe no permite la instalación de ninguna otra cosa. Todo eso es lo que nos interesa conservar.

Bueno hay que considerar que esta área la zona ZA1 está intervenida desde el 1900 porque si uno con el puntero arriba, donde dice ZE4 ahí un poquito más arriba a la derecha, a la derecha, por ahí en esa zona hay 4 túneles, ustedes los que han ido a la poza azul se deben recordar, hay 4 túneles y la fecha de término de construcción de esos túneles fue en 1900, pero el campamento laboral, el campamento donde se agrupó los trabajadores que hicieron esos túneles y que hicieron la zona férrea se instaló en la zona ZA1 y por eso que se constituyó como una explanada, esa zona ahí acopió a los trabajadores, imagínese usted lo que significa cuando antes se trabajaba con bueyes y caballos, lo que significaba y la cantidad de gente que existía en ese sector, desde ahí que está esa zona intervenida. Posteriormente, en el año 50 la zona ZA1 fue trabajada en base de cranzas de caballares, vacuno y ovino, posteriormente la explotación minera, que ahí había una mina de cal, por ahí donde estaba el puntero recién esa zona, ahí después casi en la década del 70 la crianza de aves, ustedes se acuerdan de los pollos que habían en esa zona y todas esas áreas después se pone como explotación agrícola para el maíz y trigo y en el 2005 fue el último gran modificación que tuvo el terreno, dado que donde estaba el puntero se extrajeron 49.500 mts cúbicos de material para ser dispuestos en el sector del nuevo acceso, que fue un colchón que tuvo el nuevo acceso y ese material se extrajo de esa zona, por lo tanto ya más intervenciones no puede haber y eso lo vamos acreditar con el certificado del Servicio Agrícola y Ganadero desde hace varios años, creo que aquí viene, lo vamos a buscar. En la zona ZA1 que es la zona que nos permite a nosotros hacer actividades productivas hay dos factores básicos, nos permite a nosotros visualizar lo siguiente: hay una progresiva escasez de terreno en la comuna y en la parte urbana, y la ubicación estratégica que tiene que ver con la red vial y la red ferroviaria, que esa es la zona más importante donde se ha estado tratando de conectar y las actividades que se pueden producir en la zona ZA1 son las siguientes con 29 hectáreas, con 21 son las actividades productivas, industrias molestas e inofensivas, estamos hablando de talleres molestos e inofensivos, estamos hablando de equipamiento comercial y básicos, si hay una actividad productiva tendrá que haber algún centro donde comer, ahí tiene que haber una infraestructura mínima que es transporte, perdón infraestructura de transporte del tipo terminal externo, terminal de vehículo, estacionamiento de intercambio modal, recintos y playas, estacionamientos, instalaciones ferroviarias, actividades productivas. En la sanitaria tiene que haber trío de planta y captación de agua, es como lógico sino tenemos agua no tenemos nada, y el tratamiento de agua. En la parte energética, muchos de ustedes ya han conocido un problema comunal, se pueden instalar las estaciones de telefonías celulares, se pueden instalar las famosas antenas.

Los usos de suelos prohibidos en esta zona, por ejemplo en actividades productivas almacenamiento peligrosos, insalubres, por ejemplo, un peligroso, para mí no voy a decirlo para no entrar en complicaciones, peligroso para mí sería uno radioactivo por ejemplo no podría estar ahí dado su clasificación, en cuanto a lo residencial incluyendo hoteles, moteles, hogares de acogida, hospedería y en cuanto a equipamiento comercial todo de su clase, o sea todo eso están prohibido. Este documento no es de hoy, este documento me parece que ya es un documento histórico porque en realidad es del año 2005 que se quedó corto don Víctor Sandoval que es del Servicio Agrícola Ganadero, porque la realidad es mucho más que eso, o sea esta ahí subrayado porque el documento llegó así, este es el original ahí está la copia, donde dice que: ausencia de quebrada flora y fauna, o sea no hay eso dice, esa es la zona que nosotros proponemos como zona ZA1 pero ese es del 2005 recuerden ustedes que después de eso, de esa fecha se sacaron una cantidad enorme de metros cúbicos para ser dispuestas en el nuevo acceso. Este es el famoso terreno ZA1 como ustedes ven no hay nada de nada, y en la parte alta nosotros vemos un tremendo hoyo, ese hoyo es la mina que fue ayer y después donde se sacó la cantidad enorme de material para ser dispuesto en un camino del nuevo acceso al puerto.

Eso es, nada de nada si hubiese algo que proteger, hubiese que protegerlo pero no tenemos nada de nada.Cuál es la diferencia entre lo que vimos y lo que estamos viendo en



estos momentos, que en esta zona que es la zona ZP2 que es una superficie de 57 hectáreas con 49 hay mamíferos, aves, reptiles, peces y moluscos, este inventario se hizo único y exclusivamente para este estudio, por lo tanto lo que ahí hay es lo que ha que conservar, y no está en otro lado y en estos momento no está protegido y como no está protegido tenemos que tener una zona de protección para evitar que nos pasen cosas, o perder lo que tenemos.

También tenemos todo una variedad de arbustos, arbustillos y árboles en general que es muy difícil de encontrarlo en otros lados, salvo en esta zona, están también inventariados, también aparecen en la cantidad de flora y fauna que tenemos.

Aquí nosotros queremos ser súper claros porque hemos querido dejar lo que está con color rosado dice vertientes, posición norte y lo verde dice vertientes posición sur, es la quebrada o quebradilla que existe en el sector y nosotros la hemos querido dejar al otro lado, vale decir, como zona de protección que permita evidentemente protegerla realmente y eso permite conservar lo que tenemos y mejorarlo.

Este es el famoso inventario que yo les digo, aquí se dice cuanto árboles existen en el sector cuantos y de qué especie, ustedes pueden ver que tenemos por ejemplo molle tenemos 110, tenemos litre 70, quebracho 120, pero esto en una parte en la exposición norte, vamos a ver la exposición sur ahí estamos la cantidad de árboles y especies que existen en los distintos lados, todo el sector quedó inventariado, no existe otro inventario igual en la comuna.

Por lo tanto podemos decir que hay cuatro grandes zonas en el sector, la zona intervenida puramente artificial, la zona de vegetación nativa, zona de vegetación nativa con densidades altas, hay una baja y una media, son esas cuatro zonas que nos permiten a nosotros determinar que es un sector de relevancia para su mantención. Pero lo más importante, es que para todos los sectores descritos vale decir, para las dos zonas o los cuatro de áreas de conservación no se encontraron especies de categorías, en conservación no hay, no existe, todo lo que hay son árboles nativos. En cuanto a los aspectos demográficos tenemos 2, 4, 6, 7, 8, 9 personas que viven en el sector y que son básicamente personas que están trabajando, en algunos casos en sitios o terreno aledaños y otros que están como cuidador del predio, si no tuviéramos esa familia, porque es una familia, tendríamos un área absolutamente perdida.

La actividad económica de ese grupo familiar porque no tenemos más familia o sea no podemos hacer un grupo, inventar familia para mejorar o desmejorar el área sino que son esas personas las que estaban ahí, las 9 no hay más son dedicados básicamente a labores agrarias.

Ahora este proyecto si tiene alguna relación con alguno de los 4 elementos más importantes que tiene la comuna, que son el PLADECO, el Plan Estratégico de Desarrollo Comunal, la Visión Comunal y el Plan Estratégico vamos a ir viendo uno por uno. En cuanto al Plan Regional de Gobierno, porque también es importante este tema, habla de infraestructura pero tenemos que ver que este plan esté avocado del 2020 al 2014 y en el punto B de infraestructura dice que se debe ampliar y modernizar la estructura vial y portuaria poniéndose énfasis en tres acciones, uno que es lo que se comentaba, incluso se vio en la fotografía la construcción de la nueva Ruta de la Fruta al 2013, eso lo vimos recién pero esta está dentro del Plan Regional de Gobierno. La construcción de los nuevos espigones en el Puerto de Valparaíso, y mejorar los espigones en el Puerto de San Antonio, por eso tiene vinculación porque nos vincula con el punto B que es infraestructura. En cuanto al Plan de Desarrollo Comunal 2008-2013 dice que la ciudad es una ciudad puerto que quiere seguir trabajando, liderando todo el tema portuario y ver o consolidar la actividad económica en cuanto a puerto, transporte, comercio y servicio.

Y el Plan Maestro del Puerto, que es otro instrumento del 2014 al 2029, dice que busca operar en forma eficiente con sus instalaciones asegurando una relación armónica con sus diversas actividades, con las áreas subyacentes y el medio ambiente. Pero esta vinculación tiene que ver con otras zonas que se vienen creando y una de estas es la que nosotros

estamos propiciando esa sería la presentación desde el área del punto de vista ambiental.

SEÑOR PRESIDENTE: entonces daríamos paso a la ronda de preguntas de los Señores Consejeros.

Si, a ver en forma previa yo quisiera ofrecer la palabra a la Directora de SECPLAC de quién depende la Dirección Urbana para que pueda exponer algo o la opinión de lo que se está planteando, antes de una ronda de preguntas y respuestas.

SRTA. VERÓNICA PALOMINO, DIRECTORA SECPLA: Gracias Alcalde, Señores Consejeros, Consultores, solamente aclarar porque se expuso muy claramente cuál había sido el contexto de la modificación que se está tratando y como se ha llevado adelante este proceso, aclarar cierto, que si bien es cierto que esto ha tomado un tiempo significativo, que apareció la modificación a la Ley de bases de Medio Ambiente y por ende todo el proceso de tramitación que esto conlleva, lo que hemos desarrollado institucionalmente y que también es importante que quede claro, es que dado que el terreno que se está modificando es de propietarios privados, ellos están interesados en gestionar esta modificación para desarrollar este emprendimiento o este negocio, que es complementario a la actividad portuaria, por lo tanto los consultores son contratados a partir de los empresario y nosotros como Unidad Técnica, como Unidad de Planificación y Asesoría Urbana, hemos revisado y consensuado algunas modificaciones en el tiempo, en este largo periodo que se ha dado. Me interesa clarificar que en este punto se han acogido las observaciones que se plantearon, y que tienen que ver con la zona de protección del estero que igual me gustaría que la mostráramos en el plano, la accesibilidad a la zona de parque que tendría una administración municipal, de acuerdo a lo que está señalado aquí que también está en proceso, la zona de estacionamiento que ahí se plantea. Entonces solamente comentar porque es de alto interés de la comuna y por cierto del municipio que se materialice esa administración y para ello nosotros en algunas de las observaciones hicimos esos alcances, también pasó por los espacios públicos algunas observaciones que se levantaron y que se lograron resolver desde el punto de vista de la vialidad y otros que estaban también fuera del alcance del estudio, que tampoco se podía pedir al estudio y por lo tanto es importante que le quede claro al Consejo que a esta altura se han resueltos las observaciones, está definida la zona de parque, están definidas las zonas de protección del estero y de amortiguación que también lo manifestó en varias oportunidades Jorge; de la quebrada que quedaría una zona de acceso al parque, más que eso yo creo todo está informado, no sé si se puede ver cómo quedaría en definitiva porque se manifestaron los usos de suelo, cómo quedaría el acceso a esta zona de parque de cerca de 60 hectáreas, de parque, que es natural, que cuya administración y cuyo funcionamiento aun no está definido de haber un plan de desarrollo, un plan de mantención futuro que no está elaborado por cuanto no está definida la propiedad. Pero es importante que se fortalezca, yo creo que es lo único que no se mencionó, se mencionó que había un camino que es la misma franja de protección que me gustaría que lo mencionaran, no sé si Cristian o Jorge.

CRISTIAN SKEWES:

Lo que es muy simple, a solicitud de la Mesa Técnica se generó un camino que parte del actual camino a acceso al fundo de Lollole y remata en aquí, que es un estacionamiento para automóviles, en el cual la gente tendría que bajar e ingresar a pie, no vamos a dejar ingresar y dejar el auto adentro, eso básicamente, es una acápita muy sencillo del proyecto y como dijo la señorita Palomino es paralelo al estero, está dentro de la zona de protección, son 11 metros.

Creo que son 11 metros, hay un detalle en todo caso puesto en el panel pero me parece que son 11 metros, sí, es lo que establece la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones para calles locales



Sirve a dos usos, de zona de protección y amortiguación y zona de accesibilidad a la zona de parque, ese es el uso de esa zona.

SRTA. VERÓNICA PALOMINO DIRECTORA SECPLA:

Entonces, nosotros como Unidad Técnica acogimos favorablemente todas las observaciones, vimos las observaciones que hicieron, los espacios públicos, nos juntamos con los Consultores y se levantaron las observaciones, por lo tanto a partir de la Unidad Técnica en estas instancias no existen otras dudas u observaciones que nosotros pudiéramos manifestar al proceso.

SR. PRESIDENTE: Gracias Verónica, una consulta, hablaba Verónica la verdad que como este proyecto, como originariamente era nuestra zona, riquísima ustedes pueden ver que en el levantamiento que hizo don Jorge Valdebenito y su equipo hizo un inventario de todas y cada una de las especies silvestres que ahí habitan.

¿Es un solo dueño, perdón, varios dueños?

SRA. VERÓNICA PALOMINO:

Es un solo dueño, sí, están todos lo antecedentes en mano de SECPLAC y en agosto nosotros estuvimos proponiendo ya una escritura para transferir el dominio al municipio estas 60 hectáreas digamos y esa es la situación.

Bueno, quisiera señalar, importante esa materia, por cuanto bien ustedes saben los Planos Reguladores no atribuyen título de dominio, son usos de suelo, cuando uno grava un suelo no significa que automáticamente pasa a ser dueño la Municipalidad sino que, en particular el día de mañana puede precisamente requerir que el Municipio expropié esa situación, lo cual genera una complejidad en algo de esta naturaleza. Yo quisiera recalcar un poco de lo que decía Cristian en el tema a los plazos, como la comuna como avanzamos, digamos para que hoy día de hoy 5 años sea una cantidad muy importante, hay terrenos creo yo que el año 90 o antes cuando Cristian estaba en la SECPLAC no formaban parte de sus horizontes, la Planificación, hoy día ya estamos ahí, y entiendo que por esa donación estamos nosotros recibiendo un interesante beneficio como Municipalidad, como Comuna, quiero recalcar antes que hagan las consultas que obviamente deben tratar que esas vayan dirigidas a lo que es la labor de este cuerpo colegiado, que es observar este proyecto, mirando siempre el punto de vista el beneficio comunal, los costos y beneficios que se tiene con el proyecto. Eso es lo interesante y digamos, por eso el legislador colocó en vuestra obligación el que tener que informar en la materia, así que le doy la palabra a los Señores Consejeros para hacer las consultas pertinentes al caso.

SR. CONSEJERO GERMÁN OSSES:

En primer lugar, quisiera pedirle a los representantes de la empresa que está haciendo la exposición, dado que los plazos son bastante corto para tomar las decisiones, pienso que no todos los Consejeros tienen la suerte de conocer ese sector, plantearles derechamente la posibilidad de que fuéramos a terreno para conocer in situ eso daría la posibilidad de que todos podríamos entender mejor la exposición, la teoría siempre no es tan clara como el terreno, punto uno, punto dos considerando lo que decía el Presidente que la donación no sea muy clara desde el punto de vista legal, o sea que si pasa a manos municipales es para que realmente sea definitivamente de la ciudadanía de San Antonio, de sus vecinos y no haya en el futuro un problema con los dueño actuales o los futuros dueños que pueda tener o los herederos también que tengan los dueños, por lo tanto eso debe quedar muy claro antes de tomar una decisión. Me interesa también preguntar por el problema vial que estaba planteando la Jefa de SECPLAC para llegar allá, yo bueno mi niñez fui muchas veces como otros seguramente a la poza azul, nosotros sabemos, pero ha cambiado también la topografía del sector, por lo tanto entendiendo la respuesta es que el camino iría por fundo

de Lolloe, la antigua fábrica de botones hacia adentro, ¿no?

**RESPUESTA CONSEJERO SR. LEONARDO OLIVARES:**

Aprovecho de contestarte, la verdad que el tema de la propiedad es un tema que está resuelto ya a nivel Municipal y eso pasa a dominio Municipal bajo la sola condición que es una donación de que le Municipio lo conserve como parque destinado al uso publico

Sin venta posible

No, no creo pero eso por lo menos hemos firmado un compromiso también al respecto que está en manos de SECPLAC por parte de los propietarios a la espera de que el Departamento de Jurídico termine de estudiar la escritura pública para hacer la donación que lo podemos firmar en cualquier momento y con respecto a la vista a terreno fijen día y hora y con todo agrado los recibimos y les mostramos el lugar, y la ultima era...

**CONSULTA SR. CONSEJERO GERMÁN OSSES**

A ver, hablaba de los caminos de acceso porque es bastante interesante conocer por dónde se va hacer, si pregunto si va a ser pavimentado, si va a ser gravillado, también queremos saber porqué es importante ustedes van a trabajar con carga se supone que se va a tener que hacer un acceso terrestre porque los caminos son de de ferrocarriles, pregunta: ¿la empresa ha conversado con la Empresa de Ferrocarriles? ¿La Empresa está dispuesto hacer esa inversión para hacer esa estación?

**RESPUESTA DON LEONARDO OLIVARES:**

La verdad que agradezco Germán las consultas porque son muy pertinentes y no habíamos desarrollado el tema que tú indicas para no hacer una reunión tan extensa en cuanto al acceso, la verdad que y la forma material en que se haga el acceso no está definida aún la idea es hacerlo lo mejor posible pero que lo que ocurre mientras no tengamos un uso de suelo que acepte la materialización de proyecto, nadie va a ejecutar proyecto alguno porque tú no vas hacer el plano de una casa si en el área en que proyectas la casa se prohíbe hacer casas, ¿te fijas? Entonces nosotros lo que estamos haciendo es primero hacer la zonificación que permita desarrollar lo que en el año 2005 se paralizó, que aún existe esa intención, es más fíjate que la empresa que quería desarrollar las áreas de almacenaje como el año 2005 todos sus proyectos fueron paralizados, en definitiva tuvo que comprar en esta área y acá tiene las bodegas actualmente, en circunstancia que habría adquirido todo este predio para desarrollar sus actividades acá, para embarcar por acá por el ferrocarril cargas, porque gran parte de la atención que actualmente se da, se da a Graneles de Chile que se iba a dar acá pero se está dando allá arriba y yo te voy a decir una cosa, yo creo que no especulo si digo que si no se hubiese cometido esta situación el año 2006 los silos que actualmente adornan nuestra Comuna, estarían acá y estaríamos desembarcando el trigo acá. Eso que te sirva como ejemplo. en el fondo lo que se hace a través de un Plan Regulador es ponerle luz verde a la iniciativa de las personas para que hagan aquello que se permite en esas áreas y lo van hacer de la mejor manera posible, ese es nuestro propósito, no sé si con eso; ahora un dato más tanto Ferrocarriles del Estado se han acercado a nosotros y nos han ofrecido en forma gratuita desarrollar ellos el proyecto de la parrilla ferroviaria que denominan, yo he tenido que aprender algo de terminología que antes no sabia, ellos llaman una parrilla ferroviaria porque a ellos les interesa mucho el desarrollo de la actividad ferroviaria hacia el Puerto de San Antonio, también se nos ha acercado la empresa portuaria de San Antonio muy interesada en que este proyecto se pueda desarrollar a la brevedad por los problemas que tienen con la congestión vehicular y eso sería un pulmón que va a desahogar a la ciudad, entonces tanto de la empresa de Ferrocarriles como de la Empresa Portuaria de San Antonio están ellos a la espera de que esto se haga y se desarrolle y por último, dato que me lo dieron al mes pasado en este momento está compitiendo San Antonio con Valparaíso para la designación de cuál va a ser el puerto principal de Chile y dentro de los antecedentes que el Puerto de San Antonio necesita es que este proyecto salga, porque este proyecto le va a dar evidentemente un plus mucho mayor que Valparaíso, porque Valparaíso no tiene estación de intercambio multimodal y esta es la



esperanza de San Antonio de tenerlo, si nosotros tenemos esta estación de intercambio multimodal hay más posibilidades que San Antonio sea designado como el puerto principal por el Ministerio de Transporte y eso evidentemente va a generar mayor inversión en infraestructura de parte del Gobierno Central, no me cabe la menor duda. Nosotros somos unos simples particulares que nos vimos en este dramático cuento que le acabo de señalar que hemos retrasado 6 años en un proyecto que había partido el año 2005 pero bueno estamos en las ultimas, hemos tenido el apoyo del Señor Alcalde, de los Concejales, de los funcionarios municipales, pero igual fíjense el tiempo que ha demorado, afortunadamente estamos en los pasos finales y creo que estamos presentando un proyecto transparente que es beneficioso en el aspecto económico y digamos en el aspecto también social y creo que es un paso más en el crecimiento de San Antonio lo cual en su oportunidad, y a don Germán le consta, San Antonio se convirtió en el Primer Puerto de Chile y de alguna manera gracias a ese fenómeno económico y social que fue la erradicación de la población Juan Aspee en lo cual se transformo la erradicación de la población Juan Aspee esas áreas en áreas de respaldo, al área de actividades marítimas portuarias, si San Antonio no hubiese tenido esas áreas de respaldo no hubiese, no sería, no habría podido mover la cantidad de tonelada que lo convierten en el principal puerto de Chile, pero eso que fue tan positivo hoy ya no es suficiente, ya se necesitan nuevas formas y una de las formas es el ferrocarril y ese ferrocarril tiene que tener un lugar específico donde funcionar y este es el lugar. No sé si he sido claro.

Don Leonardo, este proyecto vamos a suponer en buena que sea aprobado, el proyecto para que camine para que se haga realidad todo este marco teórico ¿cuánto tiempo va a significar, qué posibilidades de número de trabajo para la gente de San Antonio tiene?

**DON LEONARDO OLIVARES:**

Me refiero nuevamente a lo que te señalé es decir, para ejecutar un proyecto de esta magnitud se necesitan ingenieros, constructores, arquitectos, calculistas, se necesita armar un equipo de profesionales carísimo, nadie, nadie va a poner un peso para desarrollar eso mientras no tenga la seguridad de qué efectivamente vamos a poder desarrollar eso, lo que tenemos sí son la idea de desarrollar este proyecto pero para desarrollarlo primero hay que tener un suelo que lo permita, sino uno va a llevar un proyecto a un banco y el banco va a decir sino pueden hacer nada aquí, se necesita financiamiento, alguien que ponga dinero para esto, nadie va a poner dinero para esto. Ahora, las ideas son las que acabamos de señalar nosotros queremos desarrollar ahí ciertas potencialidades con el uso de suelo y esas son las potencialidades y en eso estábamos el año 2005, estábamos en eso, se estaban haciendo ya trabajos de preparación de canchas, un poco si ustedes vieron en las fotos se estaban haciendo canchas para desarrollar actividades de almacenaje, pero hasta ahí no más se llegó. Hoy hay que retomar eso y hay que ir con proyectos específicos al sistema bancario para conseguir financiamiento porque un proyecto de esta envergadura no son dos o tres pesos ni se le manda hacer a un arquitecto de la esquina, no, estas cosas son bastante cuantiosas. Gracias.

Gracias Leonardo.

**CONSEJERA SRA. ELIZABETH JARA:**

Buenas tardes, mi nombre es Elizabeth Jara González soy la Presidenta actualmente de la Comisión de Desarrollo Económico y Territorial y Turístico del Consejo, donde está don Antonio, Juan Herrera y Marcelino Laja, quiero acotar lo siguiente respecto a las flores que le tiraron al tema del proyecto cuando se manifestó el tema de Juan Aspee, les quiero comentar que hace unos días atrás solo con la intervención del Consejo se pudo limpiar parte de esa zona que estaba afectando y está afectando en el tema ambiental con el tema de los camiones, la delincuencia, la prostitución infantil a esa zona de Juan Aspee, así que le quiero decir que EPSA y todo su desarrollo en realidad lograron un fin económico pero lograron también maltratar a cientos de familias del sector de Juan Aspee que actualmente lo están padeciendo, segundo punto al que yo quería acotar, se habla digamos del interés que tiene



el Puerto, de que sería el gran puerto de Chile con este tema, le quiero decir a ustedes que el Puerto para San Antonio ha sido beneficioso para un grupito de personas y ha sido un maltrato a la ciudad de San Antonio, lo digo por el tema del transporte de los camiones, lo digo por los espacios que se está tomando, lo digo por la falta de respeto que ha tenido hacia la Comunidad de San Antonio, tomando decisiones que han involucrado un desarrollo solamente hacia los privados que ellos manejan, tercero quiero manifestar que cuando uno como micro emprendedora, como emprendedora de la zona y acá tengo a María Elizabeth Rubio, cuando nosotras presentamos un proyecto, a nosotros nos piden, desde ya cuantas personas van a ser las beneficiadas entonces me extraña que ustedes con todos los recursos, con todo lo que han investigado, no tengan claro cuántas personas van a ser las beneficiadas en este minuto, cuarto quiero manifestar que nosotros como Comisión de Desarrollo Territorial, Económico y Turístico nos vamos a juntar con alguna parte involucradas en el tema porque queremos saber, informarnos correctamente la génesis realmente del proyecto y yo aprovecho de pedirles un duplicado del documento o libro, para poder llevárselo a las personas, los ingenieros, arquitectos urbanistas con quienes nosotros nos vamos a reunir y manifestar en realidad que el tema medio ambiental aquí en la zona ha sido considerado en un último plano la contaminación tremenda, Vopak, hoy en este minuto se está tratando incluso el tema de CODELCO, cosa que se está manifestando con la ciudadanía pero hay un tema que es Transak, Transak en realidad ellos contrataron la línea ferroviaria para trasladar todo tipo de carga, tenemos una empresa Transak que jamás se ha dedicado o se ha informado a la comunidad de San Antonio sobre los negocios y el impacto, ellos llegan y toman nuestro espacio y pasan por encima de nosotros y sin decirnos absolutamente nada, cuarto yo soy la persona que hizo la gestión para traer el tren turístico a San Antonio con la agrupación que yo represento, que es la Agrupación Turismo y Cultura donde les quiero decir que la autoridad Comunal jamás se manifestó pero sí se manifestó parlamentarios a quien les agradezco mucho por el apoyo recibido. ya, pero se concreto, estoy esperando incluso el apoyo de los concejales en algún minuto porque el tema del tren para San Antonio generaría, ustedes hablan de turismo, un aporte turístico y de hecho se vio reflejado en las 4 visitas que tuvo el tren ahora. Y en el tema que estoy ahora, ustedes mencionan tanto el tema del Transac y el tema de EFE estoy trabajando y ya me reuní con la gente de Transportes por el tema de traer el Metrotren a San Antonio ya sea desde Santiago hasta Melipilla o hasta acá, y son temas realmente relevantes para la Comuna nuestra porque no se si ustedes saben que somos la Comuna, somos la 5ta región y somos la Provincia que paga los pasajes mas caros en este país, el transporte es deficiente y es caro por tanto EFE tiene algo muy importante que tratar aquí, para orientarlos a ustedes a informarlos sobre los temas ciudadanos, sobre lo que a nosotros realmente nos importa. Y como ultima cosa el proyecto se ve simpático en el papel pero reitero el tema ambiental y reitero el tema del trabajo, hoy en día Líder se instaló acá sabían ustedes que hoy día están renunciando 40 personas, 40 trabajadores porque no era lo que les prometieron y porque se están violando desde ya, ni siquiera un mes cumple, los derechos laborales de los trabajadores. O sea yo quiero decir lo siguiente hasta cuando en realidad vamos a tener pajaritos en la cabeza para poder en realidad ver que los trabajadores nuestros, nuestra gente si bien tiene que instruirse, hay que capacitarlos, por favor hablemos de realidades, hablemos de que no es un sueldo de hambre, porque con ese sueldo no se mantiene una familia y no se mandan a estudiar los hijos a la Universidad para que San Antonio salga de su desarrollo que tiene.

#### PRESIDENTE ALCALDE (S)

A ver, perdón, un momento antes que Verónica me pidió la palabra quería hacer una precisión que encontré interesante para lo que viene.

DIRECTORA SECPLAC, VERONICA PALOMINO: A lo que estamos convocados y una precisión respecto de el alcance de este estudio, es un estudio que esta asociado a una modificación del Plan Regulador Comunal y que por tanto tiene sus estudios ambientales para la modificación del Plan Regulador conforme la normativa pero que cualquier proyecto que se presente una vez que estén aprobados los usos de suelo, como lo manifestó





Leonardo Olivares, ese proyecto va ingresar al sistema de evaluación de impacto ambiental y va a pasar nuevamente por el mismo proceso que hoy día estamos repitiendo, o sea, cuando haya una industria con algún rubro específico que este asociado a los usos de suelo como los que están aprobándose o están modificándose en esta ocasión va a pasar nuevamente por el mismo proceso, hoy día no se esta aprobando ninguna, ningún rubro específico ninguna actividad específica, se están aprobando se están cambiando usos de suelo, cuando llegue una empresa que señale los trabajadores, que indique las accesibilidades, las cargas, los rubros, etc. pero ya tenga una inversión definida, eso va a pasar por el mismo sistema, va a seguir la misma ruta crítica que hoy día se está siguiendo para la modificación, lo que significa que va a pasar por este consejo nuevamente ya con un proyecto de inversión específica que hoy día no existe, por eso no pueden manifestar ni indicar ni monto de inversión ni número de trabajadores porque hoy día el proyecto que se está presentando tiene que ver con la modificación de los usos de suelo del Plan Regulador, no con la instalación de la empresa xx que se va a dedicar a un rubro específico, lo que estamos definiendo si son los usos de suelos por lo tanto la empresa o las industrias que se instalen en el sector van a tener que asociarse a esos usos de suelos y que tanto sabemos que van a ser del rubro industria que son los que se manifestaron ahí, son las industrias de almacenaje y otros que se manifestaron expresamente ahí y no otros, entonces esa es una claridad que es importante que quede sentada en la mesa no se está dando luz a ninguna instalación de empresa hoy día, va a pasar por el mismo proceso cuando lo desarrolle un empresario y es que cuente con el financiamiento que presente ese proyecto y que además haya cumplido con los usos de suelo que vamos a modificar en la ocasión si es que pasa por todas las etapas de aprobación que hoy día se están siguiendo.

**CONSEJERA SRA. MARÍA HERNÁNDEZ:**

Me parece muy bien su claridad, creo que estábamos un poquito extremándonos con respecto a lo que se estaba proyectando este proyecto. Ahora, mi nombre es María Hernández Presidenta del Sindicato Tottus, sabe que hay una cosa que a mí me preocupa del futuro de San Antonio, es el crecimiento, el desarrollo por lo que se está mostrando acá creo que es un proyecto bastante bueno para dar mano de obra, respetar lo que es naturaleza y al mismo tiempo que este progreso sea transparente, que sea limpio para todos, yo creo que no es malo que San Antonio crezca, porque realmente San Antonio necesita crecer como ciudad, como puerto y creo que es un paso que se está dando, por el tiempo que lo han hecho ya bastante tiempo y si llega a resultar creo que va haber bastante funcionamiento con mano de obra, a trabajadores, o sea va a crecer, yo creo que si lo miramos al futuro San Antonio no se debe quedar acá en la oscuridad sin crecer yo creo que el desarrollo para este puerto es necesario y tiene que ser muy transparente para la comunidad.

**CONSEJERO DN. ANTONIO DONOSO:**

Por acá a ver...

Yo soy Antonio Donoso represento a la Unión Comunal, y solo hacer dos consultas específicas del proyecto. Quisiera saber quién presentó el uso de suelo, segundo, acaso este proyecto tiene conexión con la ruta G88 o Ruta de la Fruta y acaso el predio del paño que se está haciendo el cambio del uso de suelo la ribera sur, son los mismos propietario o son otros propietarios, o sea por que la ribera del estero El Sauce tiene el lado donde está la cantera que la visitamos con ustedes y la otra ribera donde hay plantaciones de hortalizas, no sé si será el mismo dueño o esto abarca hasta la conexión con la Av. Chile, el cambio de uso de suelo, solo el paño que se refleja en el plano o todo el fundo de Llolleo, porque cada vez que un dueño venda su sitio si es agrícola a un otro dueño también va a solicitar el uso el suelo, para hacer un cambio, entonces la Municipalidad debiese hacer una cosa más macro no parcial, así pequeña, eso lo que vi en la exposición, porque toda la exposición la tiraron muy rápido, así para ir consultando.

La otra situación ¿este proyecto tiene un estaque de camiones propios de almacenaje de camiones? aparte de la carga para mantener camiones porque las licitaciones, me voy a



tapar con otro tema, que nos está afectando a la comunidad entera, el Puerto licitó dos frente de atraque en la cual en la licitación no tiene ningún estaque de camiones, los licitadores, ellos la usan para su uso digamos propio de su mercadería, entonces ¿qué pasó? el Puerto EPSA no sé si lo hizo bien o mal, para mí lo hizo mal, la comunidad recibimos todos los camiones y la semana pasada tuvimos la congestión tanto de San Antonio como de Valparaíso, porque los camiones que vienen de la sexta, séptima región que va a Valparaíso quedaron en la Av. Chile parados es por eso, si va a ser con un estaque de camiones propios para almacenar camiones aparte de su mercadería, esa las tres consultas que le hago y la situación si acaso el dueño es todo la misma empresa que hace el cambio de uso de suelo.

**CONSULTOR CRISTIÁN SKEWES:**

Voy a tratar de contestarle, no sé si en el mismo orden, una repito, es la definición del área el espacio blanco, esa es la modificación al Plan Regulador está comprendida por la línea del tren, por el lado oriente y el estero de Lolleo que cierran un polígono perfecto, es decir y hay un solo propietario de estos terrenos, respecto quiero hacer énfasis en algo muy importante que dijo la señorita Palominos y que vuelve a ser planteado, esta es una modificación de un plano no de proyecto, no permite proyecto, eso es muy importante tenerlo en cuenta porque se repite recurrentemente en diversas consultas, se cambia el uso de suelo, no se está permitiendo ningún proyecto específico porque cada uno de los proyectos específicos va a tener que ir con requisitos ambientales, técnicos, con informe sanitario y del Ministerio de Salud, etc. Etc. es harina de otro costal. Respecto a una inquietud que plantea ud, respecto a aparcaderos de camiones en esta área, las estaciones de intercambio modal sencillamente no funcionan sin aparcaderos de camiones, es muy parecido a lo que sucede con un gran hiper mercado sin estacionamiento de automóviles, se muere sencillamente. La estación de intercambio modal implica traspasar la mercancía desde camiones a trenes o viceversa, por lo tanto un insumo, un espacio la mayor parte del espacio yo diría, que más de la mitad de la superficie está destinada en el caso de la estación del intercambio modal, a aparcadero de camiones.

**CONSEJERO DN. ANTONIO DONOSO:**

El Puerto funciona no teniendo aparcadero de camiones.

Es que claro, lo que pasa es que el Puerto funciona con quince millones de toneladas anuales y no tiene aparcadero.

**CONSULTOR CRISTIÁN SKEWES:**

Estamos absolutamente de acuerdo, lo que pasa es que se está usando son los espacios públicos como aparcadero de camiones, ustedes ven lo que pasa en la calle Angamos al costado oriente de la línea del tren, es un baño publico, es un estacionamiento ilegal de camiones, es un lugar hasta donde se les cambia de lubricante a los vehículos y todo ese tipo de cosas, es un basural además ese lugar pero es una externalidad absolutamente irregular, ahora el Puerto puede funcionar en esas condiciones pero en una estación de intercambio modal sencillamente no, puede porque el flujo, la intensidad de movimientos no lo permite, es decir me ha tocado a mí diseñar algunas de estas estaciones y el cliente lo primero que me exige es que tener una dotación suficiente de estacionamiento para que el proceso no se interrumpa o sea armar un tren tiene un plazo de, por decir digamos algo doce horas, y en doce horas ese tren, ese cowboy tiene que estar armado y despachado a Santiago, o sea no es cosa de hacer esperar un tren de 1km o de 800 mts de largo porque no hay estacionamiento de camiones al lado, o sea es vital.

**CONSEJERO DN. ANTONIO DONOSO:**

O sea la consulta bien simple, sí lo tiene. Eso era lo que yo le preguntaba, yo soy más pragmático, trabajé treinta años en el puerto y sé lo que es aparcamiento, cuando la Empresa Portuaria era del Estado tenía 2 estanques de camiones, se hizo uno de 1.500 a 2.000 camiones, hoy día no tiene porque está todo concesionado y ese estaque de camiones

lo tenemos nosotros, la comunidad en la calle, y lo tenemos en la ruta y en las poblaciones... No solo para san Antonio sino que para todo el país, el Puerto hoy día no es eficiente por el problema que no tiene estaque de camiones, eso no más.

CONSULTOR CRISTIÁN SKEWES:

Acá le interesa evidentemente a la persona que ponga la estación de intercambio modal, le interesa ganar plata, y la congestión no le conviene, hay una tercera consulta que se me fue suya.

CONSEJERO ANTONIO DONOSO:

Acaso tiene conexión este proyecto con la ruta G 88 o Ruta de la fruta.

CONSULTOR CRISTIAN SKEWES: La 66,

CONSEJERO ANTONIO DONOSO:

Me equivoqué en 22 números.

CONSULTOR CRISTIÁN SKEWES:

No pero los dos va repetidos así que no importa. Le voy a mostrar el grafico que se mostró, es éste la ruta 66 en este momento tiene dos posibilidades de arranque una el enlace Barrancones que se le llama que está en la altura de la Subestación Eléctrica de Chilquinta de Barrancas, ¿la ubica? y la otra Luis Reuss que es donde está cementos Bío-Bío en este momento, no está totalmente cortado el que por donde va a ir, pero va a ir por uno de estos dos lados, es decir, el proyecto está directamente relacionado con la ruta G 66 que es un proyecto nuevo y de hecho estas alternativas potencian el proyecto, son vitales para el proyecto, eso más la línea del tren.

CONSEJERO DN. MARCELINO ILAJA Presidente de la Red de Micro Empresario e Integrante del Desarrollo, de la Comisión de Desarrollo Económico del Consejo. Una consulta o una solicitud más bien, para el punto 2.2 del informe que nos entregaron, dice área ZA1 la exposición tal vez fue rápida, tengo mis dudas ahí y me gustaría no cierto, que nos mostraran con cifras si usaron algún modelo para el punto 2.2 algún grupo que estuvo trabajando, porque no me cabe duda que al hacer una zona, al hacer un cambio y en el tema de la modificación del Plano, no el tema de los proyectos, para poner en el rol de Consejero y poder tomar una decisión representando a los vecinos, al hacer una modificación que impacto produce la cantidad de camiones y la cantidad de movimientos , está muy relacionado con lo que presentó el Concejal Donoso, para poder tomar como Consejero, una buena decisión, porque se da a veces por ejemplo, para poner un ejemplo, cuando llegó el tema de la informática y la computación todo dijeron que se iba a imprimir menos, pero todos sabemos que la mayoría de las empresas tiene contratos y el negocio fue para la impresora, entonces no me cabe duda que esto también va a generar un gran movimiento de carga. Entonces me gustaría ver números del impacto. O si sale algún modelo que lo puedan mostrar

DN. LEONARDO OLIVARES:

El tema de los movimientos de carga, la verdad que la carga la determina el comercio exterior, y es el movimiento portuario que determina sus necesidades de transporte en la medida que el transporte marítimo crezcan, crezca la cantidad de toneladas movilizadas por el puerto, el puerto va a ir generando más necesidades de transporte hacia y desde el



mismo, entonces esta cuestión del mayor carga de transporte es una línea que va año a año subiendo así y eso se produce una sobrecarga que ya estamos viendo nosotros que se produce en San Antonio y que nosotros el año 2005 ya preveíamos y por eso queríamos salir con este proyecto, entonces, conversando con la gente de FEPASA ellos dicen, nosotros queremos de alguna manera, porque así trabaja la economía, quitarle carga a los camiones esa es la intención de FEPASA, en la medida en que Ferrocarriles tenga la capacidad de llegar con fletes de mercado que permita competir con los camiones evidentemente va a bajar el flujo de camiones ahora el estudio específico sobre eso es materia ya que ojala lo tuviéramos, pero no es materia de nuestra proposición de modificación a los usos de suelo en el Plano Regulador, no lo tenemos, yo creo que es un estudio muy interesante pero ya es un estudio que escapa del ámbito de la actividad nuestra, es un estudio ya no sé a lo mejor lo ha hecho el Ministerio de Transporte, o es un dato que se podrá pedir pero no sé, esos son los conceptos que al menos yo compartí con la gente de Ferrocarriles.

CONSEJERO DN. MARCELINO ILAJA:

Si porque en la actualidad todos sabemos que en el transporte ferroviario es más económico y más barato, pero en términos políticos eso no ha funcionado, o sea me refiero con el actual sistema que tiene la empresa portuaria o con el actual sistema de transporte que hay, entonces quién me asegura a mí de que esto vaya a funcionar al tener más movimiento y al tener más carga, al aumentar o hacer ese cambio de uso de suelo

LEONARDO OLIVARES:

FEPASA no ha podido desarrollar el tema de competir con los camiones porque no tiene donde desarrollarlo y por eso a nosotros nos ha ofrecido hacernos todo el trabajo de ingeniería de la red, de la parrilla que llaman ellos. ¿Por qué les interesa? Porque les interesa venir a San Antonio transportando cargas por ferrocarriles pero no tienen donde hacerlo, cuán exitoso va a ser esto hay que verlo una vez que comience a funcionar, por lo que ellos me decían ellos tienen capacidad para competir al transporte por camiones y yo creo que así es porque de otra manera no nos habrían ofrecido lo que nos están ofreciendo.

CONSEJERO DN. MARCELINO ILAJA:

Lo que trato de guardar Presidente, es que lo más probable es que sigamos y al aumentar las áreas y al aumentar la cantidad de trabajo, o sea de movimiento portuario que es bueno económicamente, pero si va a traer el impacto en la ciudad entonces esa parte trato de salvaguardar.

CONSEJERA SRA. NURY DINI:

Bueno, buenas tardes yo soy Nury Dini que represento a las organizaciones sociales del sector de Placilla, las cuatro Juntas de Vecinos, miembro de este Consejo. Yo creo que el problema hay que solucionarlo de otra manera, yo creo que el atochamiento de camiones que produce el puerto es un mal trabajo logístico sobre el tema, como este proyecto se va a demorar bastante tiempo por lo que estamos viendo yo creo, Señor Presidente, sería importante conversar con la Empresa Portuaria y ver lo que está pasando porque generalmente en toda las empresas hoy en Chile se ha reunido personal, a lo mejor con el flujo mayor de camiones el sistema logístico que ellos prepararon para esta época ya no sirve, necesitan más funcionarios que puedan controlar esta situación, porque si nosotros seguimos esperando este problema va a afectar mucho nuestra ciudad de San Antonio y está afectando tanto la salud como muchas otras cosas más y usted sabe que el tema de salud es carísimo en este país por tanto va a generar muchos gastos especiales.

Yo creo que es bueno el proyecto, hay que estudiarlo mas con calma, porque nosotros vinimos aquí en el aire y lo expusieron es bueno tener el documento que ustedes tienen para que nosotros podamos analizarlo con más calma y verlo y lo más importante ir a verlo en terreno como ya ha sido aceptado, yo creo que sería importante solucionar problema



logístico con el Puerto de San Antonio que yo creo que ahí se radica el problema, yo creo que si hay más flujo de camiones por el tema de la carretera de la fruta, por toda exportación e importación que hay, pero creo que hay que empezar por las cosas que ya están instaladas y que hay que mejorar hoy día. Eso señor Presidente, gracias.

CONSEJERO DN. ARIEL URRUTIA:

Me permite Señor Presidente, en realidad me quedan algunas dudas, tengo varias dudas porque se dice en esta reunión que el proyecto es simplemente, esto es simplemente para ver cambios de uso de suelo.

Perdón, me permite que se identifique porque estamos grabando

Yo, Ariel Urrutia Representante de La organizaciones Territoriales, se dice que esto es simplemente en el papel, para el cambio de uso de suelo sin embargo, los efectos de este mismo documento que ustedes nos entregan cuando hablamos de área ZA2 estamos hablando de una estación multimodal, entonces estamos hablando de una empresa que ya tiene mas medio diseñado lo que quiere hacer en la zona, establecer una zona de carga desde el camión al tren y viceversa que nos permita descongestionar el puerto y posteriormente tener un buen flujo de carga. La pregunta: han considerado cuánto es el tanto por ciento de carga a disminuir en materia de camiones, uno, dos, han considerado cuánto es el flujo de camiones que van a producir al respecto, tres, qué pasaría si el enlace con la Carretera de la Fruta no fuera precisamente por Barrancones, cuestión que está en estudio, afectaría al proyecto y por último me gustaría decir, este trueque porque en realidad lo veo así sinceramente y permitanme que sea quizás un poco irónico, este trueque que ustedes proponen en el sentido de entregarle al Municipio de San Antonio o la ciudad de San Antonio una cantidad de hectáreas protegidas a cambio de esto, en la práctica creen ustedes que permite verdaderamente el desarrollo de la ciudad, creen ustedes que es posible que con este tipo de trueque la ciudad esté avalando este tipo de empresas, que es posible hacerlo porque en realidad con este criterio podríamos decirle a otras empresas que se instalen, instálense en Aguas Buenas, Malvilla, más arriba, Leyda, a cambio de algunas hectáritas; entonces me preocupa, me preocupa por el método y me preocupo bastante y se lo dije al señor Valdebenito cuando hizo la presentación en la Unión Comunal, hace algún tiempo, que no sabía yo que era digamos por este proyecto, yo pensé que simplemente estaba haciéndolo y para que los pobladores lo ayudaran. Esas son las preguntas que tengo, en realidad me gustaría tener el proyecto completo para estudiarlo y hacer las preguntas pertinentes y en los casos pertinentes.

SR. JORGE VALDEBENITO:

Yo voy a responder un poquito dado que fui aludido por el Señor Urrutia, quisiera decirles que en realidad la Organización Mundial de la Salud señala dentro de todos los estudios, que por cada comuna debieran existir alrededor de 9 metros cuadrados de áreas verdes por habitantes, segundo, la Comunidad Económica Europea dice que no deben ser 9 sino que deben ser 13, nosotros en la comuna de San Antonio tenemos 54 hectáreas, eso es lo que tenemos. O sea no alcanzamos ni al 1, entonces hoy día podríamos llegar a doblegar obviamente la cantidad de áreas verdes para la Comuna, no es para el Municipio, es para la Comuna. Es como un buen elemento de juicio, segundo lo más importante y yo lo recalqué y lo dije varias ocasiones que en ese lugar no existe otro igual en la Comuna o en la Provincia; que el estudio se hizo, fue un inventario, lo que significó cuantificar todas las especies que hay y que en este momento puede entrar y salir cualquier persona sin ningún tipo de cuidado, yo no sé cómo no se ha quemado. La importancia de esto es qué si pasa al Municipio tendrá que poner un guardabosque o unos más, tendrá que hacer sendero, caminos, diseños, mejorar el sector, mantenerlo, que es lo mas importante que es lo que nos va quedando si ese es uno de los temas importantes en relación a esa área.

Complementando, ¿cual es su nombre?

Ariel.



SR. LEONARDO OLIVARES:

Ariel, entiendo digamos tu perspectiva, tu punto de vista y con respecto al tema si esto es una moneda de cambio o no, este es un proyecto como yo partí diciendo antes que empezaran los, digamos don Jorge Valdebenito y don Cristian exponiendo ya la parte técnica, yo les señalé en realidad aquí se adquirió un predio de 100 hectáreas y cuando se tomó la determinación de hacer este emprendimiento en el área que tenía aptitud para desarrollar una terminal multimodal, se vio que hacia el costado oriente habían 50, 60 hectáreas donde está todo este parque ecológico, en realidad ahí es imposible hacer un desarrollo empresarial, industrial, de aparcadero lo que sea, es imposible además sería un crimen, o sea destruir eso sería criminal, ahora tampoco los empresarios a quienes yo asesoro tienen interés en usar eso para parque privado, quien? ¿Para que vayan a jugar sus nietos? No tienen ningún interés, entonces el año 2005, desde esa época mejor se lo donamos a la comunidad, ahora ese razonamiento y esa decisión puede ser objeto de múltiples consideraciones tan válidas como la que haces tú, puede ser moneda de cambio u otra, no hay nada oculto, es una decisión una voluntad, cada uno lo analizará, si eso es algo negativo, perfecto, puede ser negativo si lo que se está ofreciendo a la Comuna de San Antonio, este paquete de regalarle un parque y salvar un proyecto que ya se estaba desarrollando, será la Comuna, serán las Autoridades, será el Alcalde con el Consejo, oyéndolo a ustedes si toma o no toma esta oportunidad, nosotros cumplimos con nuestra labor de ofrecerlo a la comunidad y punto.

Ahora yo soy sanantonino, estudié en el Liceo Fiscal, he trabajado por muchos proyectos en San Antonio y así como hemos sacado adelante proyectos también he visto fracasar enormes proyectos, entonces hagamos una evaluación de esto, les pido exento de prejuicios porque en realidad no conducen a nada yo he tratado de ser muy objetivo en analizar este proyecto y presentárselo a ustedes por que yo he sido el Coordinador y he sido lo más transparente para que conozcan todos los antecedentes, aquí no hay nada que ocultar, no hay una monedita de cambio, esto a cambio, esto es un paquete, esta es la voluntad de los propietarios, yo hice una labor de convencimiento de los propietarios porque yo me crié en San Antonio y me he ido a bañar a esa laguna azul, cuando estaba en Liceo Nacional, iba, era mi patio y si tengo la oportunidad de convencer a esta gente, de donar esto a la Comuna lo hice y estoy orgullosos de haberlo hecho, te cuento como cosa personal, gracias.

SR. OLIVARES:

No lo afecta porque esta área tiene un camino de servidumbre, que actualmente lo une con la ruta nuevo acceso a San Antonio por ahí donde está el terminal de AGUNSA y por ahí se ingresa, no lo afecta o sea eventualmente incluso el nuevo acceso sur a San Antonio podría ni siquiera ir por Luis Reuss y ni siquiera por Independencia, he escuchado por ahí voces y he leído que hay gente que está proponiendo que vaya incluso más arriba, pero no afecta no está vinculado el proyecto a eso. Es una exposición de lo que hay no más en el Ministerio de Obras publicas preguntamos nosotros que pasa con ese camino y nos dijeron hay esas dos opciones., gracias

SR. ALCALDE (S), Antes que continuemos con la ronda de preguntas Veronica va a hacer una apreciación Institucional.

VERONICA PALOMINO, DIRECTORA SECPLA: No podemos no dejar de contestar de forma institucional la verdad es que a nosotros nos mandata la Orgánica que nos regula a tramitar las modificaciones al instrumento de Planificación Territorial de conformidad cierto a los intereses del desarrollo de la comuna si bien es cierto aquí hay un interés que nos surge desde la institucionalidad que surge desde el privado y por eso lo aclaré cuando me dio la palabra Manuel, es importante señalar que nosotros en este proceso nosotros hemos sido contrincantes, nos hemos enfrentado en la vereda, cierto hemos requerido desde el punto de vista de la institucionalidad que nos corresponde defender cierto y proteger que el proyecto



cumpla con todas las potenciales beneficios para y mayores beneficios para la comunidad, nosotros en estricto rigor no nos podríamos negar cierto aquí un privado que es dueño de un terreno pueda desarrollar un emprendimiento que mitigue y que mejore las condiciones ambientales del sector , pero aquí nosotros no estamos haciendo ninguna moneda de cambio, inclusive la tramitación de la donación de la materialización puede materializarse, si lo esperamos antes de que se termine la tramitación de la modificación del Plan Regulador eso así lo esperamos y eso tiene que ver con un bien, adquirir un patrimonio para la comunidad que para el municipio en estricto rigor es una responsabilidad y es un costo adicional, nosotros tenemos que desarrollar un plan de manejo de un terreno que hoy día tampoco podría ser ocupado por un emprendimiento porque es una zona de protección, que se está aprovechando el proceso de modificación para poner mayores restricciones para que la zona quede más protegida, pero si quisiera el privado dueño de ese terreno instalar una industria en el sector no podría porque tiene un uso de suelo restringido, eso hay que tenerlo también claro de aquí por favor la forma de modificar el Plan Regulador es que el municipio tramite la modificación; como el municipio no tiene las capacidades económicas para contratar estas consultorías han sido los privados que han tramitado, que han contratado tramitado las consultorías pero nosotros nos hemos dado la tarea responsable de ser contraparte de estas consultorías y de exigirles desde el punto de vista de lo técnico proteger el bienestar y el beneficio de la comunidad de San Antonio y así lo sentimos que está dispuesto tanto en la Ordenanza como en la Memoria Explicativa del documento, yo me voy a permitir leer el objetivo y está en la pagina 31 del Informe Ambiental dice el objetivo primordial de esta iniciativa de modificar el Plan Regulador Comunal es doble, por una parte incentivar el desarrollo de las actividades vinculadas al crecimiento portuario que experimenta la ciudad evitando que estas ejerzan impacto, justo en la zona céntrica de la comuna y además con el fin de dar mayor protección a las áreas naturales, las de valor ecológico es que necesitamos readecuar los usos de suelo actuales, ese es el objetivo aquí no se está mencionando en la memoria explicativa, en los Informes Técnicos el proyecto de estación intermodal porque ese cuando se presente va a requerir los informes ambientales pertinentes y eso es lo que hemos querido insistir de lo técnico y de lo que nos corresponde como municipio y encargados de cautelar el bien de la comunidad de San Antonio, es una claridad que quería hacer desde lo institucionalidad, porque si bien es cierto Leonardo responde desde el punto de vista cierto de los propietarios de los terrenos.

CONSEJERA ELIZABET JARA: quisiera acotar algo respecto al tema del interés de EPSA de que el Plano Regulador se modifique y el interés que tiene con el proyecto que ustedes están presentando quisiera acotar que ellos siempre van a tener interés en realidad por el tema de ellos, yo más que nada pero mientras no se modifique la ley de puerto, la ciudad de San Antonio va a seguir siendo agredida por EPSA, entonces personalmente como Consejera en este minuto creo que, es como normal el tema, o sea acentuar, destacar que EPSA está tan interesado, no tiene en realidad, para mí personalmente no, en realidad no es lo que corresponde hacia ellos es su ganancia, es su protección, pero en el tema de la ciudad San Antonio porque se habla de comuna puerto y es una ciudad san Antonio no le implica absolutamente nada.

CONSEJERO DN. CAMILO NAMUNCURA ABARCA: soy Presidente de la Junta de Vecinos Villa Miramar y en lo que yo he podido ver apreciar en la exposición podría decir que no hay nada descabellado, lo veo con buenos ojos, sí que hay que hay que afinarlo como dice acá porque hay muchas cosas que van a ir saliendo en el camino, o sea estamos hablando de modificar el Plano Regulador, recién después vendría todas las otras cosas, pero en ese mismo contexto me gustaría saber más menos dentro de mi ignorancia y que debe de ser de mucha gente de San Antonio, ¿ a que se le llama actividades industriales almacenamiento intercambio inofensivo?, primero, segundo, físicamente por donde iría el camino, el lugar físicamente por donde iría, después si afecta positivamente el flujo vial de lo que estamos hablando todos del asunto de los camiones, si realmente afecta positivamente esto, esta zona de intercambio y lo otro en qué condiciones, muy importante, en qué condiciones la Municipalidad se hace cargo de esta zona ecológica y se hace cargo



realmente colocándole como dice usted gente a cargo manteniendo, porque una cosa es que se quiere ecológica, puede quedar ahí tal como está, lo importante sería que el municipio se hiciera cargo realmente y eso sería, fuera de un interés permanente de la Municipalidad para que realmente se conjugaran todo este asunto de que se le diera la importancia que requiere o sea no solamente que cambiamos el uso de suelo y dejamos eso tal como estaba, considero importante ese punto y lo otro sería cómo afecta el medio ambiente, este tema que creo el sanantonino en general se va a preocupar también de eso, cómo afecta el medio ambiente ese tema y por último qué pasa con los dos, uno, dos, tres, cinco, seis o diez habitantes que puedan a ver ahí, que también considero aunque sean pocos, son habitantes de nuestro San Antonio y son parte de nosotros, eso sería.

ASESOR URBANISTA DN. MIGUEL ROSS: por mi parte les quiero aclarar primero que nomenclatura del uso de suelo que se hizo somos bastante claro en lo técnico y en las explicaciones en beneficio de la comunidad pero cuesta simplificar lo que la ley cuesta, lo que la ley lo establece tan claramente, las actividades productivas, si es que se genera algo, se divide en productivas y almacenamiento, vale decir son industrias que faenan, que manufacturan, que producen algo y la de almacenamiento o las bodegas donde se almacenan productos, después de haber definido si esta actividad si es productiva es industrial o de almacenamiento, está la clasificación y tiene que ser entre inofensiva, molesta, peligrosa e insalubre , en la zona urbana no se permiten actividades peligrosas ni insalubres quedan prohibidas eso en el Plan Comunal como en el Intercomunal y en que se clasifica que lo inofensivo y molesto por lo menos la inofensiva es la que no produce ninguna molestia en externalidad negativa hacia la comunidad, es decir todo tiene que aminorarlo dentro del predio; lo mismo pasa con la molesta, la molesta puede producir problemas pero no deben exceder del predio donde está instalada la industria, no sé si me explico. Esa es la clasificación de la ley general que aplica digamos el Servicio de Salud.  
La segunda pregunta sobre el camino

CONSULTOR CRISTIAN SKEWES : hay una especie de doble vialidad aquí, uno el camino en realidad de acceso a la zona protegida que arranca desde el actual camino de interior, perdón aquí viene la bajada de los camiones, aquí se forma un triangulo donde está el camino de acceso del acceso del puerto y de ese camino arrancan paralelo al estero una calle de once metros de ancho que remata en un estacionamiento de automóviles, ese es el acceso de vehículos para gente que quiere visitar la zona protegida, el camino de acceso propiamente tal, al barrio industrial o al área que se va a formar acá va a depender del tipo de proyecto y de los loteos que se hagan adentro, eso no está definido, esto lo hemos dejado tal cual como estaba en la situación anterior del Plan Desarrollo Regulador, no hay una vialidad específica, el Plan Regulador actual dejó esas calles interiores para que sean desarrolladas por el loteador industrial; ese mismo criterio que adoptamos nosotros porque no sabemos cuál es el más adecuado o sea de partida si se establece, si se instala una estación modal entre otras cosas porque el espacio más que suficiente para otras actividades va a tener que diseñarse el camino con el ancho necesario para el flujo de camiones que va a tener esa licitación, ahora si es una bodega, son bodegas de uso esporádico, tiene otro orden de almacenamiento de contenedores, tienen otro tipo de flujo, es un flujo más bajo, entonces el camino tiene otras características y eso depende de un proyecto de Ingeniería como decía la señorita Palomino, cuando se presente cada uno de estos proyectos va a tener que hacer los estudios de impacto de tránsito sobre el transporte urbano, los insto que van a definir esa características y van a tener que hacer los estudios acústicos y los estudios que permitan asegurar el proyecto base inofensivo o molesto y en su defecto de que ha restringido el perímetro de su propiedad que como dice el Sr. Ross, eso consiste en la calidad de inofensivo, molesto, quiero agregar que molesto significa que las molestias pueden ser , lo que sucede en la fábrica por ejemplo, pueden afectar los trabajadores las mismas para los cuales la legislación laboral establecen el mecanismo de protección respiratoria, auditiva, visual y etc.... no cierto...pero tienen que quedar esos efectos restringidos al perímetro.





DIRECTORA SECPLAC, VERONICA PALOMINO: es que la donación tiene la sola restricción de que sea usado como parque y que se desarrolle un plan de manejo y un plan de gestión del parque y eso va hacer una vez que se sea transferido, nosotros tenemos que desarrollar en un plan de manejo y un plan de modelo de gestión que nos diga hasta como vamos a financiar las inversiones que se hagan en el sector, ahora si es un terreno de propiedad municipal vamos a poder igual optar inversión pública, lo que hoy día sería imposible con otro modelo que es con una donación, con un comodato hoy día que no es todavía de propiedad municipal, debe haber una profundización clara de cómo se va a desarrollar y cuáles son los planes que el municipio debiera presentar sobre la administración de este recinto, cómo se va a financiar, cómo se va a financiar la administración, cómo se van a financiar las obras que allí se emplacen, estamos hablando de obras cuando hablamos de obras hablamos de oficina turística, de guarda parque, baños públicos, de ese tipo de obras que son las que están permitidas.

ASESOR URBANISTA DN. MIGUEL ROSS: y la última consulta del Sr. Namuncura cómo afecta al medio ambiente y qué pasa con los seis habitantes que respondería Jorge Valdebenito.

JORGE VALDEBENITO: a ver con el tema ambiental yo quiero referirme, quiero ser específico, en ese sentido de que esto está regulado por la 20.417 que es la que es la famosa Ley que nos vimos obligados a volver ingresar al sistema, la Ley dice y es súper clara en el Art. 7, señala que los proyectos son en el papel y tal cual se ha dicho en reiteradas ocasiones, cada proyecto en particular, porque este es un plan, pero el proyecto en particular tendrá que dar cuenta de los efectos positivos, negativos que va a generar en el ambiente cada proyecto en particular, si se instalan dos, tres o cinco o diez empresas en ese sector, cada una de ellas si amerita de acuerdo a la 19.300 y la Ley de base general del medio ambiente que ingresa en el sistema, van a tener que ingresar y ellas en particular tendrán que ver caso o hacer caso o juicio en el sentido de determinar cuál son los efectos, entonces hoy día es absolutamente imposible señalar algún efecto porque no sabemos si va a ser calle ancha o angosta, no sabemos si la calle va a ser para de alto tránsito o de bajo tránsito, primero tengo que aprobar esta cuestión, de eso se trata, bueno es la ley es la norma es lo que la norma nos pide nos exige eso es...

LEONARDO OLIVARES Yo no sé si, yo lo veo este tema, no crean que solamente a ustedes le han generado este tipo de dudas la verdad que generalmente surge cuando no hay mucha experiencia en lo que es planos reguladores, El Plan Regulador en el fondo lo que está haciendo es diciendo esta es la Comuna de San Antonio, en este sector de acá ustedes van a poder construir casas, en este sector de acá industrias, en este sector áreas verdes, entonces la Municipalidad no le va a exigir a los dueños de los terrenos donde dicen que van a poder construir casas que le presenten los planos o que le presenten los proyectos de las casas porque en realidad como va a poder hacer proyectos de casas si todavía no legalmente no las pueden hacer aquí pasa lo mismo lo que esta definiendo el Plano Regulador está enumerando las actividades que se pueden desarrollar, cuáles de esas se van a desarrollar, a lo mejor van a haber algunas bodegas, pueden que hayan estacionamientos de camiones, puede que haya intercambio de intermodal, que esas son las proyecciones que nosotros le estamos dando, cierto, ahora para desarrollar cada una de esas cosas ahí hay que hacer los proyectos de ingeniería, someterse a la legislación vigente, someterse a los trámites de ante la autoridad comunal cumplir con la ley de base del medio ambiente, según cada proyecto, eso es no sé si contribuya.

CONSEJERO NAMUNCURA: Sabe lo que pasa siempre cuando se topa este tipo de tema, yo entiendo muy claramente lo que usted me está diciendo y lo considero que es una realidad, es lógico el problema de esto es que, claro ahora no se puede tocar porque estamos recién estamos viendo si se aprueba o no se aprueba, si es que hay alguna cosa que hacer, pero después viene los problemas cómo por ejemplo lo tienen en este momento



Mar de Chile con la pasada de la carretera por el lado, claro porque el colocar o no colocar una pasarela, la polución, el asunto de los ruidos del medio ambiente y los ruidos acústicos, entonces mire yo encuentro muy bueno el proyecto, excelente yo lo encuentro muy bueno, pero yo también creo que hay que preocuparse antes, para que después no tengamos protesta en la calle y el hecho no haber dejado una pasarela, el hecho no haber dejado una plataforma acústica que en este momento están causando problemas en una cierta cantidades de gente que son nuestros vecinos, entonces el fin mío no es molestar, meter el dedo en la llaga, el fin mío es que si bien es cierto por mi parte el proyecto lo encuentro muy bueno y da soluciones a varias cosas que están pasando en San Antonio, pero también hay que preocuparse de los detalles que a lo mejor si bien es cierto usted me dice no se puede ahora pero si definirlo para verlo en el momento que se vayan a manifestar, eso es lo que yo quiero dejar mas menos presentado. Gracias Sr. Presidente...

ALCALDE (S): bueno en honor al tiempo yo creo que conviene ir cerrando un poco el debate, en general creo que hemos tenido las consultas más principales, más importantes, hay un detalle que obviamente para eso están los 15 días que otorga la Ley, yo creo que es bueno, que cualquier consulta puedan hacerla a nuestro Asesor Urbanista quien estará presto para poder absolver sus consultas, pregunta sería bueno quizás que la misma comisión que ustedes encomendara una comisión que trabajará el tema porque acá la Ley dice formular observaciones, como pueden ser una, pueden ser varias, pueden aprobar el proyecto, pueden rechazarlo, si uno aprueba con estas observaciones con estas prevenciones, eso es importante porque como dijo don Miguel Ross hay un proceso que esto se publicita, la participación ciudadana es muy importante en esto y a nosotros también como municipalidad nos interesa que este cuerpo colegiado, que permita un pronunciamiento dentro del plazo obviamente y que eso sirva digamos para lo que viene, así que en ese aspecto es importante que y llegado el día puedan votar el acuerdo pertinente y las observaciones sobre la visita, comunicarse con el Secretario Municipal para los efectos de poder fijar el día y la hora, me parece razonable y prudente que puedan concurrir y que quede en acta que fueron al terreno y que tomaron observaciones del caso, se haga un acta incluso de esa visita para que quede en los registros del acuerdo de este Consejo de esa situación, así que yo creo que serían los temas sensibles y teniendo presente lo que les mandata la Ley son quince días hábiles, estamos hablando de tres semanas para tomar ese acuerdo, digamos porque ustedes tienen que volver a reunirse y que la comisión respectiva territorial entiendo yo pudiese emitir algún informe que con las observaciones que se ha agotado para ir esperar que todos trabajen en una situación que se puede encomendar a uno dos o tres y eso digamos emita un informe consolidado y que después sea acotado por todos ustedes, no tiene sentido que los 17 trabajen en el mismo tema, así que eso sería agradecer a Leonardo a Jorge y a Cristian por la interesante y valiosa exposición y obviamente le dejo la palabra a Miguel.

ASESOR URBANISTA, MIGUEL ROSS Recordarles a los señores Consejales que existe una segunda sesión de este Consejo Comunal antes de entrar al proceso de discusión de todas las observaciones con el Concejo Municipal.

ALCALDE (S): cada vez que se hayan hecho toda esa ronda ciudadana, digamos de...

ASESOR URBANISTA, MIGUEL ROSS: a partir del 28 de Junio la segunda reunión que se va a citar oportunamente.

DIRECTORA SECPLAC VERONICA PALOMINO: Consejeros nosotros podemos compartir muchos de los problemas comunales pero si las preguntas no están enfocadas claramente al estudio por eso tiene acceso al documento, en la respuesta va a decir no es atingente al estudio, entonces lo importante que ustedes como cuerpo colegiado cuando lleven esas dudas, esas observaciones a un documento, lo hagan en virtud de lo que corresponde, de lo



que compete al estudio porque si no se van a sentir defraudados y nosotros como municipio, como unidad técnica vamos a tener que contestar no es atingente o no corresponde al estudio, entonces podemos juntarnos todas las veces que sea necesario para discutir temas que son ciudad que son importantes mandato de este consejo pero que en este caso lo que corresponde es referirse a la propuesta de modificación que tiene memoria técnica, que tiene planos y que tiene una modificación de la ordenanza, son tres aspectos técnicos que están a disposición de ustedes, que están a disposición en la Página Web, ustedes acceden a través de Plan Regulador Comunal, modificaciones en curso y ahí aparece lo que está en Puerto y lo que está en el Piñeo y pinchan y aparecen los documentos que están en PDF, Ordenanza, memoria técnica y planos.

SR. ALCALDE (S): para el efecto y registro siendo las nueve veinte se da por cerrada esta sesión.

Firman para constancia

**OMAR VERA CASTRO**

**ALCALDE Y PRESIDENTE DEL  
CONSEJO COMUNAL DE  
ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD  
CIVIL DE SAN ANTONIO**

**MARIO RUBIO RUBIO  
SECRETARIO MUNICIPAL  
MINISTRO DE FE**

**OVC/MRR/**