

**SESION ORDINARIA N° 931 DEL CONCEJO COMUNAL DE LA SERENA**

- FECHA** : Miércoles 15 de Enero del 2014.
- HORA** : 9:45 horas
- PRESIDE** : Sr. Roberto Jacob Jure
- SECRETARIO** : Sr. Luciano Maluenda Villegas, Secretario Municipal.
- ASISTEN** : Concejales: Sr. Mauricio Ibacache Velásquez, Sra. María Angélica Astorga Silva, Sr. Jorge Hurtado Torrejón, Sr. Juan Carlos Thenoux Ciudad, Sr. Pablo Yáñez Pizarro, Sr. Ricardo Rojas Trujillo.
- Sr. Mario Aliaga Ramírez, Administrador Municipal (S) y Director de Administración y Finanzas, Sr. Carlos Cortés Sánchez, Secretario Comunal de Planificación, Sra. Marcela Paz Viveros, Asesor Jurídico (S), Srta. Hanne Utreras Peiryn, Directora de Obras, Sr. Luis Alvear Ovalle, Director de Tránsito (S), Sra. Rosana Adaros Pasten, Directora de Desarrollo Comunitario, Sr. Juan Alfaro Rojo, Director Servicios a la Comunidad, Srta. Ana Bahamondes Rodríguez, Encargada Departamento Turismo, Sr. Bruno Henríquez, Asesor Urbanista (S).
- EXCUSAS** : Sr. Lombardo Toledo, presenta Certificado Médico.
- INVITADOS** : Sr. Francisco Alcayaga Schneider, Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Sr. Fernando Velásquez, Jefe de Proyectos y Programas del SERVIU, Sr. Carlos Durán y Sra. Carla Pinchón profesional de Apoyo Consultora Territorio y Ciudad.

**TABLA:**

**1.- LECTURA Y APROBACION DE ACTAS SESIONES ORDINARIAS N° 923 y N° 924.**

**2.- TEMAS NUEVOS:**

- **Exposición de proyectos Vialidad Urbana.**  
Expone: Sr. Fernando Velásquez, Jefe Departamento de Planes y Programas SERVIU.
- **Exposición Estudio Actualización Plan Regulador Comunal, Resultados: Etapa Anteproyecto.**  
Expone: Arquitecto Sr. Carlos Durán y profesional de Apoyo Consultora Territorio y Ciudad.

**3.- CORRESPONDENCIA.**

**4.- INCIDENTES.**

El Quórum para Sesionar se constituye a las 10:20 horas.

El Alcalde da inicio a la Sesión siendo las 10:25 horas.

## **1.- LECTURA Y APROBACION DE ACTAS SESIONES ORDINARIAS Nº 923 y Nº 924.**

El Alcalde somete a consideración de las Sras. y Sres. Concejales las Actas que se encuentran pendiente para su aprobación.

### **Acta Ordinaria Nº 923**

Aprobada.

### **Acta Ordinaria Nº 924**

Aprobada.

## **2.- TEMAS NUEVOS:**

### **- Exposición de Proyectos Vialidad Urbana.**

El Alcalde ofrece la palabra al Sr. Francisco Alcayaga Schneider, Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.

El Sr. Francisco Alcayaga agradece la invitación para presentar todos los proyectos de vialidad urbana para la comuna, señalar que La Serena, ya como conurbación, la mayoría de los proyectos de vialidad urbana se están integrando con Coquimbo, por lo que la conectividad La Serena Coquimbo es muy importante y la mayoría de los proyectos tienen este fin, de unir a estas dos comunas vecinas, porque hay que tener en claro que para el año 2020 van a ser una metrópoli, van a dejar de tener el carácter de ciudades independientes, van a sobrepasar los quinientos mil habitantes, por lo que empiezan a aparecer nuevos desafíos y nuevas situaciones para la conurbación. Por lo tanto es muy importante ver cómo estas dos comunas se empiezan a relacionar y como desarrollar la conectividad e impulsar a través de estas obras de vialidad el desarrollo en la expansión de ambas ciudades.

A continuación el detalle de todas las inversiones de vialidad urbana o iniciativas actualmente en desarrollo, en amarillo son las que ya están ejecutadas, que son el SCAT de La Serena y Coquimbo con un costo de M\$ 4.500.000 y la construcción de la obra de gestión de tránsito en La Serena con un costo de M\$ 1.800.000, son dos obras que actualmente están operativas, el SCAT tiene que ver principalmente con el sistema de la unidad operativa de control de tránsito, con toda la semaforización y mejoramiento en la zona céntrica de la ciudad de La Serena.

#### **Mejoramiento de Interconexión sectores Altos Centro de Coquimbo:**

Corresponde a un proyecto que se realizó en Coquimbo, que tiene que ver con el eje Videla – Varela y que está en la última etapa que corresponde al acceso al puerto y un circuito que permite conectar las partes altas de Coquimbo, es un proyecto que está en ejecución y está próximo a su término.

#### **Construcción de Avenida Cisternas – Las Torres y acceso norte Coquimbo:**

Este es un proyecto que parte en la rotonda Amunátegui, se conecta con Avenida Los Clarines en Coquimbo, tiene un primer tramo que es desde la rotonda Amunátegui hasta calle Los Lúcumos, actualmente está en etapa de aprobación de las bases por parte de la Contraloría, en una primera instancia este proyecto fue llamado a licitación y la Contraloría generó algunas objeciones en la forma de la adjudicación, por lo que nuevamente se tuvo que llevar las bases a la Contraloría para corregir un tema del itemizado técnico que tenía el proyecto, por lo tanto esperan que a fines de este mes a comienzo de Febrero, salga de Contraloría para adjudicar cerca de Mayo y partir con las obras en el mes de Junio, partir con la primera etapa desde la

rotonda Amunátegui hasta Los Lúcumos. Paralelamente a este proyecto va a partir una segunda etapa antes para tratar de acortar los plazos, en vez de cinco años rebajarlo a tres años, para tratar de concretar los dieciocho kilómetros.

Este proyecto también está en video para conocerlo, porque a pesar de que se ve una sola línea es un par vial entre Amunátegui y ante de llegar a calle Las Palmeras, ¿qué quiere decir par vial?, este proyecto va a trabajar en calle Cisternas en sentido sur norte y en calle Gabriel González Videla en sentido de norte a sur, es decir, los vehículos van a llegar hacia la rotonda, y donde está actualmente el huerto Los Chirimoyos de la Universidad de La Serena se abre este eje hacia Juana Ross de Edwards y después se conecta con el tramo de Gabriel González Videla que llega a calle Benavente y continúa por calle Gabriel González Videla hasta el sector de Las Palmeras donde nuevamente se empalma y se convierte en una doble vía, ¿cuál es la razón?, actualmente calle Cisternas tiene un perfil y en ese sector no cabían las cuatro pistas, y por un tema costo y evitar expropiaciones, es que en este tramo se consideró el par vial y a partir de calle Las Palmeras hasta Coquimbo se considera la doble vía que prácticamente ya está consolidada en el camino antiguo a Ovalle, está la Avenida Las Torres y finalmente a calle Los Clarines, pasa cerca del Club de Campo Pan de Azúcar, pasa sobre la ruta 43, por lo tanto es una vía bastante expresa y de dieciocho kilómetros de largo.

Se espera que este proyecto parta en Junio de este año 2014 y la segunda etapa de acuerdo a lo que les informó el SERVIU licitarlo a fin de año, acelerar los procesos y hacer un trabajo en conjunto. También hasta Los Lúcumos ya están ejecutadas todas las expropiaciones, por lo que no hay más problemas de expropiaciones o algún conflicto social que pueda nacer en ese sector y ya están pronto a iniciar las obras.

#### Construcción Costanera Sur Río Elqui:

Es un proyecto que parte desde el nuevo puente Fiscal que está desarrollando la concesionaria y que se une con calle Panorámica sector de La Antena, pasa detrás de la bomba Copec en sector La Florida.

Este proyecto está en diseño por parte del MINVU, al final se va a presentar un video de cómo quedaría lo que se está haciendo, el principal problema de este proyecto es el enlace con la ruta 5, que ya se está resolviendo con el área de concesiones del MOP, para poder permitir que esta costanera evacúe correctamente hacia la calzada que va de norte a sur por parte de la concesionaria, es un proyecto que viene a hacer un bypass a la zona céntrica y que va a permitir conectar directamente la ruta 41 con la ruta 5, se va a poder sacar un poco el tráfico pesado del centro de la ciudad y también va a permitir una rápida conexión.

#### Mejoramiento Avenida Cuatro Esquinas:

En este proyecto se está terminando la prefactibilidad, corresponde a un ensanche a cuatro pistas desde la Avenida del Mar a Ulriksen y conectarse con la tuición que tiene Vialidad.

Este proyecto parte en la Avenida del Mar y concluye en la conexión de San Ramón, hay que subsanar algunos temas de expropiación en este sector, porque principalmente los temas de vialidad urbana en sectores que ya están consolidados hay que velar que las expropiaciones generen el menor daño posible y menor costo posible, es un tema bastante sensible para los que conocen el sector de Cuatro Esquinas entre Balmaceda y Cisternas, que es un sector altamente poblado y que hay que tener mucha sensibilidad para solucionar el tema de expropiación.

#### Mejoramiento de Pedro Pablo Muñoz – El Santo – Las Garzas:

Este proyecto parte en la zona típica considerando una variación de perfil de calle Pedro Pablo Muñoz hasta llegar al sector de San Juan en Coquimbo, considera el trazado y mejorar la

viabilidad, eso permite dar mayores anchos y generar una mayor conectividad para que venga en apoyo a todo lo que sucede con Avenida Cisternas si necesitan mayor conectividad longitudinal entre las dos comunas.

Este proyecto parte desde el edificio del MOP y concluye en la Avenida Suecia en Coquimbo, tiene particularidades que en el tramo son tres pistas y considera la doble calzada hasta conectarse con la Avenida Miramar, es un punto donde la próxima semana el Municipio de La Serena está convocado a una reunión con el Municipio de Coquimbo para poder solucionar el nudo de interconexión entre La Serena y Coquimbo de esta vía, ¿por qué?, porque hay que resolver un tema de conectividad y de cómo se va a empalmar con Coquimbo, porque la Avenida Miramar es un sector con mucha densidad habitacional, es un sector tradicional de vivienda y que el impacto de esta avenida podría generar un mayor inconveniente, además en el sector de La Serena hay un desarrollo de algunos proyectos que estarían interfiriendo en el trazado, este es un tema muy sensible que hay que corregir para evitar un costo mayor del proyecto y no condicionar algunos nuevos proyectos en desarrollo que pueda tener la comuna en ese sector.

#### Mejoramiento de Avenida Alessandri – Guacolda en Coquimbo:

Es un trabajo en el sector de Guayacán y de El Llano, que permite conectar esos sectores y mejorar la congestión de tránsito.

#### Vías de Evacuación Borde Costero:

Este proyecto considera sendas peatonales de evacuación para eventuales Tsunamis o cualquier otro problema que exista en la zona costera, es un proyecto muy necesario, tanto para la Caleta San Pedro como para todos los sectores de la Avenida del Mar, que durante la temporada estival tienen una gran carga de evacuación. En este proyecto se está concluyendo el diseño de ingeniería para poder llamar a la licitación.

En total son nueve vías de evacuación que vienen a complementar a las que actualmente existen, que son la Avenida Francisco de Aguirre, Cuatro Esquinas y la calle que está al costado del Casino Enjoy.

Este proyecto considera vías peatonales de evacuación, pero si se ha velado para que el proyecto considere anchos para que después puedan ser considerados para una próxima vialidad, actualmente el proyecto considera expropiaciones en un perfil aproximado de once metros, que va a considerar iluminación autónoma, un estabilizado para permitir la evacuación y la seguridad para que vehículos no evacuen por estas calles.

Actualmente el trazado más importante o el que tiene mayor uso durante el año, es el sector de Caleta San Pedro, sector que de acuerdo a los últimos simulacros tuvo problemas de evacuación, lo que obligó a replantear un poco el trazado, antes este trazado no era línea recta, tenía algunas variaciones, esas variaciones se eliminaron y se hizo un trazado recto que permitiera reducir el desplazamiento Actualmente están trabajando con la Directora de Obras en solucionar algunos temas de los bienes nacionales de uso público en todos los trazados para evitar expropiaciones innecesarias y saber qué cosas ya son nominadas hacia uso público y poder incorporarlo dentro del diseño formal de estas vías. Esperan que este proyecto esté terminado dentro del primer semestre del año 2014 y con eso iniciar el proceso de financiamiento por parte del FNDR, la inversión son casi M\$ 7.000 y gran parte de esta inversión se va a expropiaciones.

El Alcalde consulta si estas vías de evacuación son peatonales.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que si son peatonales.

El Alcalde consulta si existe la posibilidad de aprovechar esas mismas vías de evacuación y que fueran vehicular, como hoy día lo que necesitan es evacuar y salir hacia la carretera, ver la posibilidad que esas vías tengan doble uso, podría ser la alternativa que unas fueran para salir y otras para entrar, no importa que fueran de una sola vía, quizás aprovechar de inmediato para hacer un proyecto donde pudiesen considerar las dos cosas, como la SECTRA con el conteo que tiene les ha permitido consolidar la Avenida Pacífico, a lo mejor esta sería una alternativa viable para poder tener vías de evacuación vehicular y peatonal.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que el proyecto originalmente fue pensado como peatonal, pero dentro del desarrollo se acogieron observaciones de todos los que han participado, el proyecto hay que definirlo finalmente como peatonal, pero los perfiles van a quedar expropiados, para cuando después pasen a ser de administración del Municipio, poder darle el carácter de vehicular con una pavimentación.

Actualmente la mayoría de estas vías terminan en la proyección de Avenida El Santo, una vez que esa avenida se concrete se va a convertir en el último punto de las vías de evacuación, porque tiene la cota necesaria, han tenido bastantes conflictos en algunas áreas para poder salvar las diferencias de cota, de manera que uno de los temas que se están resolviendo en el diseño es la evacuación peatonal y que pueda llegar a una zona segura para poder salvar la diferencia de nivel que hay en la terraza de la Avenida El Santo con la que viene de la playa.

Finalmente, algo informativo y de estudio, pero no deja de ser importante para la ciudad de La Serena, en color amarillo hay una serie de conexiones y de nudos viales que han dejado inconclusa algunas conectividades de algunas calles y que de acuerdo a los estudios, muchos de estos nudos si se conectan permitiría solucionar en gran parte el problema de tránsito que hay en la ciudad, actualmente esto está en estudio, la idea sería tratar de generar un proyecto integral, por ejemplo calle Los Arrayanes en el sector de Cisternas está cortada por un terreno, y si esa calle se conectara podría permitir una conexión directa hacia Balmaceda; hay un sector en Las Compañías, otro en la Avenida del Mar y otros sectores que son bastante importantes en la comuna, como la ciudad ha crecido necesitan dar evacuaciones a sectores habitacionales y también a otros sectores para poder mejorar la conectividad tanto transversal como longitudinal de la ciudad. También está el sector entre Las Higueras y Ulriksen que actualmente tiene un callejón de tierra que tampoco está bien consolidado, son esos proyectos los que hay que tratar de buscar y unir los esfuerzos para poder lograr un estudio básico y lograr el compromiso tanto del Municipio como del Ministerio, para poder concretar un proyecto integral.

A continuación presenta el cuadro de inversión que el Ministerio ha desarrollado y tiene planificado para el año 2014 en vialidad urbana, tanto por fondos del MINVU, FNDR y Ministerio de Transportes, que en total suma M\$ 22.629.110 de inversión para el año 2014, se incluyen algunos proyectos del resto de la región.

El Alcalde le ofrece la palabra al Concejo.

La Sra. María Angélica Astorga consulta si todos los proyectos consideran ciclovías.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que si, por ejemplo en Cisternas, donde se construyeron unos edificios, abajo quedó un tramo de calle Gabriel González Videla que va a quedar como vía, considera un área verde, un bandejón de ciclovía y la pista de circulación.

El Sr. Fernando Velásquez dice que todos los proyectos de vialidad urbana consideran ciclovías.

El Sr. Pablo Yáñez consulta por el compromiso que hizo el Presidente Sr. Sebastián Piñera cuando vino a poner la primera piedra para el nuevo Estadio La Portada, ese día él asumió el compromiso de un cuarto puente hacia Las Compañías.

El Sr. Fernando Velásquez informa que en el MOP se está avanzando en el estudio de un nuevo puente, es el estudio que está más avanzado respecto del tema, habría que conversar con el MOP para saber en que etapa está.

El Sr. Pablo Yáñez respecto al proyecto de Avenida Cisternas y Las Torres, consulta cuánto es el tiempo que se estima para su construcción.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que el estudio original consideraba un plazo de cinco años, como se va a acelerar la segunda etapa, el SERVIU espera reducir el plazo de cinco a tres años.

El Sr. Jorge Hurtado dice que tienen claro que el tema fundamental es la conurbación La Serena - Coquimbo y todo este aumento de población, la impresión es que no existiría ningún otro proyecto que pudiera después descongestionar lo que sigue en alza, es decir, todo lo planteado es lo que más se puede hacer desde el punto de vista de conectividad, consulta si podría existir algo a futuro, porque los focos de mayor crecimiento, al menos en esta comuna, es para el lado norte.

El Sr. Francisco Alcayaga cree que los proyectos viales vienen a descongestionar la situación actual de la ciudad, si la ciudad sigue creciendo, lógicamente que van a aparecer nuevos conflictos viales y se tiene que seguir trabajando, el nuevo Plan Regulador Comunal, tanto el de La Serena como el de Coquimbo, están considerando una nueva vía que es la orbital, eso también viene apoyar en esto, por lo tanto, hay que considerar que siempre hay que avanzar más allá de lo que están haciendo actualmente como solución; cree que en el sector de Las Compañías, si no se consolida la circunvalación Álvarez Zorrilla y la circunvalación Monjitas, pronto van a aparecer más conflictos viales en ese sector, es un proyecto que está en desarrollo, que está trunco en muchas áreas, pero también sería bueno empezar a desarrollarlo para poder descongestionar estas áreas. También hay que pensar en el sector sur oriente de la ciudad, donde hay vías que hay que darle el potencial para empezar a desarrollarlas, el Plan Regulador del 2004 consideraba una vía bajo la línea de alta tensión que corría a los pies del Cerro Grande, hay que ver a futuro, qué otras vías van a poder mejorar tanto la continuidad longitudinal como transversal, no pueden considerar que la Avenida del Mar solo tenga tres vías de salida transversales, hay que considerar más vías y ver si es posible continuar con la prolongación o el ensanchamiento de calle Amunátegui con una salida directa y en conjunto buscar nuevos puntos y buscar una solución integral al problema de tránsito de la ciudad, no solo como MINVU, sino también considera el Ministerio de Transportes.

El Sr. Jorge Hurtado agradece la aclaración, es evidente que los focos de conflicto es justamente lo que se ha dicho aquí, las vías de escape en Las Compañías están por la calle Viña del Mar, eso lo han hablado insistentemente de que a lo mejor se explore la posibilidad de hacer una conectividad directa con la ruta 5, ojala que esto lo tomen, porque esta planificación excede al período a tres años, por lo tanto considerarlo desde ya como una materia a trabajar a los años venideros y no esperar solo esto, porque la ruralidad, sobre todo por los antecedentes que tiene con respecto a las ideas preliminares del cuarto puente a Las Compañías, la conectividad justamente se vislumbra por ruralidad, cree que ahí se podría ensamblar.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que en el caso de la calle Viña del Mar en Las Compañías existe un estudio que está en desarrollo, que es la conexión de Viña de Mar con la ruta 5, están trabajando en esa vía, que sería la cuarta conexión que tendría ese sector.

El Sr. Juan Carlos Thenoux agradece esta presentación, porque la congestión vial es un tema importante que tiene la ciudad, y cuando parte la temporada estival se nota mucho con la llegada de turistas, es un problema tanto para ellos como para los que residen en La Serena.

Quiere consultar de temas que están relacionados con ciertos puntos, que seguramente ya fueron planteados, pero que pudieran entrar más en detalle, son problemas que ven habitualmente en esta ciudad.

Por ejemplo, el tema de la ampliación de Ulriksen que puede ser una buena alternativa para la gente del sector de El Milagro, de San Joaquín, que no necesariamente tenga que entrar por Cisternas, por Gabriel González Videla o por otras calles que ocasionan más problemas, que ellos puedan tener una conectividad directa hacia Coquimbo y también una conectividad hacia el Aeropuerto y a sectores rurales, mucha gente ya está comprando parcelas de agrado porque toma como un buen destino lo que tiene que ver con el Valle de Elqui propiamente tal.

Por otro lado, la ampliación de Avenida Estadio, que también es una gran alternativa para el sector de La Pampa, no sabe cuál es el punto de vista del SERVIU.

Tampoco le quedó claro el tema de la Avenida Pacífico, que es un tema que se ha tratado muchas veces.

El problema que hay con la ruta 5, se hablaba de unos bypass, a los turistas les llama mucho la atención que esta es una de las regiones de Chile que tiene más semáforos, quizás es un problema de descoordinación, el automovilista avanza muy poco porque la luz verde dura poco, no sabe si dentro de estos proyectos hay otros con bypass, donde la ruta quede como tal.

Respecto a la Avenida Juan Bohón, sabe que va a tener algunas modificaciones con la doble vía que va a unir La Serena con Vallenar, porque hay un sector bastante peligroso que es donde se instala la feria Las Pulgas, saber que alternativa va a tener la gente que viene bajando del parque Pedro de Valdivia y no encontrarse con esos problemas bastante peligrosos y no sufrir una tragedia el día de mañana.

También la intervención que se le puede hacer a la Avenida Francisco de Aguirre, porque si bien se está pensando en todas las alternativas, hay problemas en el centro de la ciudad.

Hace tiempo atrás se hizo una remodelación a la Avenida Francisco de Aguirre, pero a la gente le llamó la atención, que el ensanchamiento de las calles quedó igual, se sigue produciendo el cuello de botella, que va a pasar con esta avenida, se le va a hacer una nueva intervención.

También que va a pasar con la ampliación de calle Cisternas al llegar a Tierras Blancas, se le está dando bastante uso, porque por ese sector hay varias empresas que están construyendo.

Esto último tiene que ver con el impacto vial y quisiera saber de los criterios que aplica el SERVIU para autorizar proyectos como Veltek o Santa Beatriz, porque en ciertos sectores como Cuatro Esquinas hay bastantes problemas, se autoriza la construcción de edificios que son muy masivos, donde mucha gente compra departamentos para arrendarlo, pero no sabe cuál es el criterio que se aplica para autorizar este tipo de construcciones, independiente de bajar la plusvalía a la Avenida del Mar, en que la ciudad cada día se llena más de vehículos, se producen más problemas, esa es la duda que tienen los serenenses, por qué se autorizan ese tipo de construcciones.

El Sr. Francisco Alcayaga dice que algunas de las vías no son de tuición del Ministerio de La Vivienda, como es el caso de Ulriksen que es tuición de Vialidad, por lo tanto todos los mejoramientos y todos los ensanches y todas las intervenciones corresponden al MOP; como MINVU están trabajando dentro de las vías urbanas que son de su competencia y que son las que están interviniendo actualmente, cree que estos casos es bueno conversarlos con el Ministerio de Obras Públicas para ver que iniciativas tienen ellos con respecto a estas vías.

Si no se equivoca, el encuentro de los dos planos reguladores estarían relacionando la calle René Schneider de Tierras Blancas con Ulriksen mediante un paso sobre la quebrada, por lo tanto ahí estaría en parte solucionada la conectividad de estas dos vías.

En lo que respecta a la Avenida Juan Bohón también es tuición de Vialidad y tiene que ver con el proyecto de concesiones y como se relaciona con el centro de La Serena.

En calle Amunátegui con ruta 5 y la rotonda, hay también un paso nivel que está proyectando el MOP y que se retrasó, porque en primera instancia partía después de Amunátegui y ahora parte antes de calle Huanhualí, eso para considerar la bajada de Amunátegui y no cortar el trazado, sino que hacerlo por arriba y que la ruta 5 pase por abajo.

También dentro de la planificación territorial existe una vía orbital que vendría a ser el bypass de esta ruta 5, que ya es una ruta urbana que sigue siendo tuición de Vialidad y que vendría a ser el bypass de tráfico pesado de La Serena, lo que en algún momento fue la vía panorámica del plano regulador del año 2004, que consideraba esta pasada por detrás del sector de Las Compañías y por el sector oriente de la ciudad, es decir, el plano regulador intercomunal viene considerando esto y los planos reguladores de La Serena y Coquimbo también lo están considerando.

El Sr. Fernando Velásquez respecto a la Avenida Francisco de Aguirre, dice que cuando se estudió el paseo peatonal, la idea era ensanchar las vías, pero se toparon con la zona típica, el proyecto consideraba una ampliación de un metro a cada una de las vías quitando la vereda que está en el bandejón central, a lo cual la Municipalidad se opuso. Entonces el compromiso fue que el proyecto no iba a ensanchar las vías mediante la disminución del bandejón central, pero la condición era que la Municipalidad no autorizara estacionar vehículos, condición que no se cumplió, hay hasta paraderos de taxis colectivos, de manera que el problema está en los estacionamientos; los automovilistas se estacionan en toda la primera cuadra desde las oficinas del IPS hacia abajo y eso achica un tercio la calzada, ese fue un acuerdo que se hizo pero no se cumplió y ahora están las consecuencias, en la Avenida Francisco de Aguirre no se puede estacionar.

El Sr. Juan Carlos Thenoux sobre el tema de proyectos nuevos para la ciudad, dice que no es malo que se tengan, pero no en lugares donde hay mayor congestión vial, cree que se autorizan más construcciones de lo debido

El Sr. Francisco Alcayaga dice que para poder desarrollar un proyecto se tiene que desarrollar de acuerdo a lo que permite el plano regulador en esa zona, por ejemplo el proyecto Veltek que está en Los Lúcumos o Santa Beatriz, esos proyectos cumplen con la normativa y cumplen con las disposiciones del plano regulador, además existe el EISTU, que es el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano, que se aplica de acuerdo a ciertas condiciones o características de cada proyecto, en algunos casos, si es que no sobrepasa la cantidad de estacionamientos, la cantidad de habitantes, no está obligado de acuerdo a la ordenanza a pasar por el estudio; los proyectos que si lo hacen consideran una cierta cantidad de estacionamientos si están obligados a pasar sobre este estudio, donde el proyecto debe velar por soluciones integrales al control de tránsito y a la vialidad, por lo tanto cada proyecto que queda aprobado por la Dirección de Obras Municipales tiene que cumplir con esta normativa y duda que ninguno de estos proyectos no cumpla, es decir, todos estos proyectos para poder obtener un permiso hoy día están cumpliendo.

El Sr. Juan Carlos Thenoux dice que aquí fueron presentadas propuestas y se dijo que no se puede hacer más por un tema de costo, es decir, ¿hay propuestas que son de parche o son todas definitivas?, porque si estuvieran los recursos sería de otra manera.

El Sr. Fernando Velásquez, desde el punto de vista técnico, explica que todos los proyectos de vialidad urbana se derivan de un estudio que hace la SECTRA, que es el estudio del



comportamiento de los flujos de las ciudades, ellos hacen encuesta origen destino principalmente y de ahí se generan los proyectos de vialidad urbana; el problema está en que esos estudios se hacen cada diez años y las actuales obras están basadas en hace diez años atrás, en este momento se está terminando la actualización de ese estudio y eso les va a dar otro listado de obras, el problema de la velocidad con que se ejecuten esas obras depende fundamentalmente del financiamiento, porque son todas obras muy caras y el MINVU ha hecho un gran esfuerzo por aumentar el presupuesto de vialidad urbana, a un monto de diecisiete mil millones de pesos al año. Otro problema que tienen, es que los proyectos de vialidad son muy lentos, porque desde que se hace el estudio pasa la etapa de prefactibilidad que son dos años y después hay que hacer el diseño de ingeniería que normalmente son dos o tres años, están hablando de cinco años para tener las condiciones y si es que se consiguen los recursos, es un tema complicado y obviamente que están desfasados como en quince años. Otro problema, es el aumento del parque automotriz en La Serena.

El Alcalde agradece la exposición que fue muy clara y que los dejó bastante bien informados.

El Sr. Francisco Alcayaga agradece nuevamente la invitación y cada vez que los requieran como Ministerio van a estar presentes, es buena esta relación, porque están trabajando tanto para la región como para la comuna de La Serena.

El Alcalde le pide al Secretario Municipal hacer llegar una copia de la exposición y del video exhibido a los Concejales.

#### **- Exposición Estudio Actualización Plan Regulador Comunal, Resultados: Etapa Anteproyecto.**

El Alcalde ofrece la palabra al Arquitecto Sr. Carlos Durán y Profesional de Apoyo Consultora Territorio y Ciudad.

El Sr. Carlos Durán agradece la invitación, le acompaña la Arquitecto Sra. Carla Pinchón, quien justamente es la profesional que está viendo los temas de coordinación con Vialidad, el MINVU en general y proyectos SERVIU, además los mismos temas de coordinación con el PRI, que son las mismas que mencionó antes el Seremi de la Vivienda.

Dice que con un Plan Regulador Comunal vigente desde el año 2004, la Ilustre Municipalidad de La Serena, está desarrollando el estudio de actualización de su instrumento de planificación territorial.

El Plan Regulador Comunal de La Serena, será un instrumento normativo, que debe atender los lineamientos y estrategias de desarrollo de otros planes y regular la acción de los sectores privados y públicos sobre el territorio, entregando normas de ordenamiento espacio-funcional, en forma democrática (con la participación de los ciudadanos, temprana y vinculante), global (de aplicación intersectorial), funcional (adaptada a las distintas realidades locales) y basarse en un enfoque prospectivo (que considera la evolución futura a mediano y largo plazo).

#### **Objetivos Generales del Estudio:**

- Actualización del Plan Regulador Comunal, incorporando los criterios analíticos de ordenamiento territorial bajo un criterio integrador de su nivel comunal, de manera que sea capaz de promover un desarrollo y crecimiento armónico, sustentable y equilibrado entre sus ámbitos económico, social, territorial y ambiental.
- Ordenar el crecimiento físico (dónde y cuánto) conectando adecuadamente el territorio urbano con el resto de la comuna sin poner en conflicto el sistema rural.

- Orientar la inversión pública y privada de manera de optimizar las zonas consolidadas y reevaluar y determinar su relación con las zonas aptas para la expansión y en proceso de consolidación.
- Reevaluar y determinar las disposiciones respecto al uso del suelo o zonificación, localización del equipamiento, jerarquización de la estructura vial, densidades e intensidad de utilización del suelo, y determinación de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad, en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, y demás aspectos urbanísticos.

**Productos de la Etapa de Anteproyecto:**

- Planos de Zonificación del área regulada por el Plan Regulador Comunal. Ordenanza Local (Normas Urbanísticas y usos de suelo que rigen en cada una de las zonas).
- Memoria Explicativa y Fundamentos.

**Plazos Estimados:**

“Actualización Plan Regulador Comunal de La Serena”:

Inicio : Noviembre del 2012

Término : Aprobación, Segundo Semestre del 2014.

**Financiamiento:**

“Actualización Plan Regulador Comunal de La Serena”, M\$ 150.000 (Financiamiento FNDR, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Municipalidad de La Serena).

**Consultor Adjudicado:** Sociedad Bórquez y Burr (Territorio y Ciudad Consultores).

**Contraparte Técnica del Estudio:**

Municipalidad de La Serena, Gobierno Regional de Coquimbo, SEREMI MINVU Región de Coquimbo.

Esta presentación viene a mostrar los resultados del Estudio en desarrollo, en su etapa de Anteproyecto, lo que representa una primera aproximación a las definiciones estructurales del instrumento, para conocimiento y opinión del Honorable Concejo Comunal.

Información disponible para revisión, difusión y descarga digital para estudio, se encuentra disponible en blog a través de la página web del Municipio, [www.laserena.cl](http://www.laserena.cl) y <http://prclaserena.blogspot.com.es>.

El Plan Regulador hoy día terminó su etapa de anteproyecto, por eso esta presentación al Concejo Municipal, hoy ya tienen algo que mostrar como la estructura que se propone, ahora están en el desarrollo de la etapa de proyectos, que es la que va a hacer los últimos ajustes antes que esto sea una propuesta del Municipio, para el Concejo y la comunidad como lo establece la Ley de Urbanismo y Construcciones.

Es un estudio que está hecho en seis etapas, hoy se encuentran en la sexta etapa, están presentando lo que ha ocurrido hasta la cuarta etapa, tanto en los aspectos de ordenamiento territorial, el poder darle a la Municipalidad un sistema de información geográfica con el plan regulador.

El proceso de evaluación ambiental estratégica, donde en esta misma sala han tenido reuniones con los distintos organismos del estado, que de alguna forma están conectados con

el plano regulador y deben hacer una evaluación, un pronunciamiento respecto a este, para considerarlo en el sistema de evaluación.

Además el proceso de participación ciudadana, las estrellitas marcan los eventos importantes que ha tenido cada etapa de participación ciudadana o la participación de los organismos del estado en el proceso.

La primera etapa, que fue la etapa de diagnóstico, pueden recoger tres aspectos relevantes para poder entender el territorio dividido en distintas unidades que tienen características que apoyan o podrían ser potencialmente unidades de planificación independientes.

Otro aspecto relevante que ya está en avanzado proceso, era el PRI-L Elqui, que es instrumento de planificación superior al plan regulador, los planes reguladores tienen que supeditarse al plan intercomunal en varios aspectos, el tamaño de las áreas urbanas, la definición de las áreas de extensión urbana, la vialidad expresa y troncal son lineamientos que establece el intercomunal, así como áreas de riesgo o actividades productivas en zonas rurales etc., son partidas obligadas que el plan regulador tiene que recogerlas y no puede sobrepasarla, es decir, no puede ampliar el límite urbano más allá de lo que el intercomunal establece, ni vías troncales, mucho menos vías expresas si el intercomunal no las tiene contempladas.

El tercer aspecto relevante, fue haber entendido como se conformaba el sistema de centros poblados en La Serena, los tamaños marcan la jerarquía de los centros y los colores el nivel de equipamiento que tiene, desde el intercomunal que lo marca La Serena, los vecinales completos que son centros capaces de abastecerse por lo menos ellos a sí mismo, como son los casos de Lambert y Algarrobito y una gran cantidad de equipamiento que es absolutamente comunal y que tiene que venirse a La Serena si o si, incluso a diario. Y los otros que pasan a tener carácter absolutamente locales, en que los habitantes están sometidos a viajar por lo menos dos o tres veces a la semana obligadamente hacia otros centros más equipados para poder mantenerse.

Esto fue la base para poder determinar hasta donde el plan regulador, definiendo áreas urbanas que el intercomunal le propone, debiese hacerse cargo por lo menos para resolver un mejor funcionamiento de este sistema de centros.

De ahí a la siguiente etapa que fue la alternativa de ordenamiento, de poder definir cuales iban a ser los modelos de estructuración que podían manejarse para La Serena y se manejaron dos formas de ordenamiento.

Una conservadora o concentrada, que era mantener el mismo esquema de monocéntrico de un gran centro equipado y desarrollar la potencialidad que tenían todas las otras zonas que estaban en su entorno, más el área industrial hacia el norte de La Serena, en Juan Soldado, área aún incipiente, de muy bajo desarrollo industrial,

La otra, es una alternativa nucleada, es decir, considerar que el poder superar los problemas de accesibilidad que tiene la población, entendiendo la accesibilidad como el tiempo que invierte la gente en poder trasladarse desde los lugares que habita a sus puntos de trabajo o a los puntos de equipamiento, no se iba a dar a través del mero mejoramiento de la vialidad, que es lo que estaban viendo y lo que consultaba un Concejal, esto resuelve el tema, en esta alternativa se planteó que no garantizaba un mejoramiento de la vialidad el acceso al equipamiento, y que eso significaba diversificar quizás otros puntos de equipamiento que ayudase a disminuir la necesidad de tener que acceder al centro de la ciudad.

Esas fueron las dos alternativas que se manejaron, las dos formas de ordenamiento, se desarrollaron en sendos planos, en el caso de la conservadora, con un centro de equipamiento mayor, más expandido, quizás fortaleciendo la responsabilidad que Balmaceda tiene en la

conurbación como un centro de equipamiento y también un eje en el caso de Las Compañías, pero aún manteniendo la fuerza que tiene el centro histórico.

En el caso de la alternativa nucleada, aparecen otros centros de equipamiento, que desde el punto normativo significa prácticamente obligar a que en esos suelos solamente puede haber equipamiento o actividades productivas e inhibir la vivienda de la ocupación de esos suelos, porque no hay otra forma, es decir, cuando un suelo permite tanto el uso de la vivienda como el de equipamiento, por un tema de mercado, de rentabilidad, lo primero que llega es la vivienda, porque el negocio es rápido y muy rentable; para el que hace un colegio o un Mall, la recuperación de la inversión es bastante más lenta, entonces si están los dos usos permitidos el que llega primero es la vivienda, y aunque hayan permitido mucho equipamiento y de todo tipo de equipamiento, finalmente lo que tienen es un paño cubierto de viviendas, entonces cuando hablan de centros de equipamientos, están diciendo que son territorios, suelos, donde se está privilegiando el uso del equipamiento por sobre otro.

En una evaluación que se hizo con la participación de la comunidad, de qué nivel de cumplimiento de objetivos tenía cada una de estas alternativas, para el objetivo A que era la compatibilidad de uso o el lograr una buena estructura vial o lograr una buena ocupación de los suelos ya urbanizados, cuál cumplía mejor. La mejor evaluada fue la segunda alternativa, la de los centros diferenciados, pero no con una gran diferencia, eso significaba que esa alternativa había que mejorarla y con ello pudieron determinar una imagen objetivo, es decir, cuál es el ordenamiento esperado para la ciudad de La Serena.

A nivel comunal se determinó que solamente Algarrobito de todos los centros poblados y principalmente por el carácter patrimonial que tiene, era meritorio de ser integrado a las normas de un plan regulador y el resto solo lo que corresponde a la ciudad de La Serena.

La identificación de cuatro centros de equipamiento, que son el centro histórico, la conurbación Pampa Sur-Pampa Norte, Las Compañías y el sector de La Florida, entonces se diversifica la oferta de suelos destinados a centros de equipamiento.

En el sistema vial, por la estructura que les da la ruta 5, sacar por fuera de la ciudad la ruta internacional, que es una ruta que está principalmente relacionada con la actividad portuaria, por lo tanto el acceso expedito tiene que ser facilitado hacia ese sector liberando un poco de esa responsabilidad a la estructura urbana interna de La Serena, que está haciendo efecto en la conectividad, en los tacos que se ven a diario.

Se estructura una imagen comunal que desarrolla Algarrobito y la ciudad de La Serena como centros urbanos y una primera estructura de zonificación que les permitió ya hablar de usos preferenciales de zonas de mayor altura, de zonas con equipamiento exclusivo, áreas de protección, un sistema de áreas verdes, que es con lo que entran a la puerta del anteproyecto.

En esta fase de anteproyecto, los principales aspectos a destacar, primero era la capacidad que tiene el actual instrumento, en cuanto a acoger mayor demanda, a acoger mayor población a treinta años, les arrojaba que de aquí a esos treinta años tenía cuatrocientos veinte mil habitantes, capaz de albergar sin mayor premura, es decir, con estándar muy bajo de ocupación, a más de cuatrocientos mil habitantes, el doble de la población que hoy día tiene.

En la modificación propuesta se maneja una cifra relativamente similar, porque consideran que a los treinta años una duplicación de la población es más que suficiente para el proceso de desarrollo que tiene hoy día La Serena, ¿cuál era el objetivo?, el objetivo principal era racionalizar la forma de uso de suelo integrando algunos aspectos que hoy día aparecen más relevantes, uno es el tema de los riesgos, el 27-F marcó un antes y un después, espera que dure por mucho tiempo en la memoria de todos, eso les hizo replantearse frente a varios otros tipos de riesgos que son amenazas naturales que están sobre un territorio urbano y se constituyen en riesgo en la medida que hay posibilidad de ocupar esos territorios; si los

territorios como playas desoladas en el norte no se ocuparan, ahí no hay riesgos, hay una amenaza de tsunamis, pero no hay riesgos, reitera que el riesgo se constituye cuando tienen la posibilidad de ocupar, están cruzados por quebradas, el río Elqui tiene comportamiento poco predecible como para hacer ocupaciones muy cercanas a la ribera etc. Ese es el principal esquema básico de las áreas de interés de protección de los aspectos geotécnicos, es decir, el comportamiento del suelo ya diferenciado en el área urbana, que fue otro de los aspectos a considerar.

La estructuración de un sistema de áreas verdes, fue otro de los aspectos, se ha hecho una propuesta bastante interesante en una estructura que por supuesto requiere inversiones, facultad expropiatoria, especular un poco si van a venir o no los inversionistas a urbanizar para poder materializar las áreas verdes; el anteproyecto hace una propuesta de ocupar la vialidad nueva en la misma orbital, las vías que se están proponiendo, las vías de evacuación que señalaba el SERVIU, poderlas ocupar en esta estructuración de sistema de áreas verdes. La declaratoria de utilidad pública de las áreas verdes, y que lo conversaron cuando vinieron a exponer el tema de los seccionales de la zona típica, tiene caducidad hoy día, esperan que eso lo pueda revertir el Senado en corto tiempo, ya lo tiene avanzado, pero hasta el día de hoy todas las áreas que se declaran área verde en el plan regulador como las vías que se declaran, tienen caducidad, y frente a eso estratégicamente se optó por asociar la declaratoria de utilidad pública de la vialidad, que es altamente funcional con la declaratoria de área verde en esas mismas vías, cosa que a través de una urbanización lograr la materialización de estos sistemas, hacer una red de sistemas de áreas verdes que pueda ser complementario a las exigencias que le hacen a los mismos loteos.

Otro concepto que tiene el anteproyecto, fue el tema de la excepción de altura, es decir, donde van a permitir mayor altura, en una ciudad que el tema de la imagen urbana lo maneja, no solamente colectivamente como el imaginario colectivo, sino que además es un recurso económico de la ciudad; lo turístico de la ciudad tiene mucho que ver con la proporción entre el cemento y el margen de azul cielo que hay arriba, con la visión de Cerro Grande, con una suerte de visión de que allá está el mar, porque una vista al mar desde La Serena propiamente no se puede hablar, pero hay una visión de los atardeceres etc., que son rentables, turísticamente son rentables y La Serena lo ocupa.

Entonces se planteó, que la excepción de mayor altura, se iba a fomentar donde se produjeran terrazas naturales, que permitiesen que hacia arriba de la ciudad no fuese tan impactante la presencia de una altura mayor, una forma distinta a lo que hoy día se estaba manejando en el tema de la altura.

El instrumento en su imagen objetivo se plantea, de que la asociación de densidad directamente con las vías de mayor equipamiento, no necesariamente va asociada a la altura.

Con eso llegaron a establecer el actual anteproyecto, los colores azules y celestes corresponden a zonas de equipamiento exclusivo o donde se privilegia el emplazamiento de equipamiento, las mismas estructuras de las vías de evacuación se han fortalecido con equipamiento, de tal manera de darle mayor fuerza a la materialización de esas vías, si bien están hablando de vías de doce metros en principio, la idea para el plan regulador es que sean vías de evacuación, avenidas de evacuación, que lleven asociado área verde y equipamiento, cosa que se mantengan, que tengan iluminación, que tengan actividad, hay gente moviéndose peatonal y vehicularmente por esas avenidas.

Las zonas de color rojo, corresponden a sectores de mayor altura y mayor densidad, lo mismo con las zonas de color naranja con una altura un poco menor, pero de mayor densidad, de alguna forma se van dibujando las terrazas en estos puntos, por ejemplo aparece la costanera sur del río, la idea es que el sector del río y el levante de la tercera terraza sea de alguna manera el colchón que va a recibir el crecimiento que tiene el casco histórico; al casco histórico le están bajando la capacidad de acogida de vivienda para mejorar el equipamiento de ese

punto y si tener una alternativa cercana al centro con una mayor densidad y altura donde hoy día se pueda desarrollar. Las áreas verdes en sus distintos tonos están en la medida que son, propiamente área verde o son parques comunales públicos o privados y áreas como es el caso de la vega, de muy baja ocupación de suelo, con actividades de muy bajo impacto, si bien permite la vivienda, en el caso de las vegas están marcadas por el riesgo de tsunamis, mientras no se haga una mitigación del riesgo de tsunami no pueden ser ocupadas las normas que existen bajo esa zona, eso llega hasta el extremo norte del área del plan hasta Juan Soldado, corresponde a las canchas de La Serena Golf, las cuales se plantean como equipamiento recreacional deportivo manteniendo el uso que actualmente tiene.

El uso que se da al borde costero, es un uso similar al que hoy día tiene, es mixto, tiene vivienda, pero se bajan las alturas de ocupación, se bajan las densidades que hoy día se han manejado.

Se estima que, si bien el riesgo de tsunami pudiese ser mitigado, la ONEMI no tiene ningún plan efectivo de evacuación de tsunami en este momento, descartan absolutamente lo que llaman evacuación vertical como evacuación asumida por el estado, de modo que en estos momentos están navegando en aguas blandas de cuál va a ser la mitigación que se va a plantear, frente a eso y dada la distancia que se encuentra el borde costero de las áreas seguras que son dos kilómetros, bastantes minutos caminando, incluso corriendo, es que se optó por bajar la intensidad de uso, por lo menos es el escenario que este plan se plantea.

Esto en términos generales de como se ha planteado el ordenamiento, han procurado no seguir densificando las áreas que están distanciadas de las áreas de equipamiento, porque todo eso obliga al uso del vehículo para ir a comprar, para ir a comprar una bebida se va en vehículo y eso porque las distancias en cuadras empiezan a ser como pesadas y se empieza a potenciar el fenómeno del vehículo; en la medida que potencien el uso del vehículo permitiendo estacionar en vías troncales o conectoras u obligan a tener una gran cantidad de estacionamientos en todos los edificios estarían estimulando el uso del vehículo, entonces no es solamente el instrumento normativo ni el ensanche de las vías que podría hacer el SERVIU lo que puede resolver el tema, sino que es un asunto mucho más complejo, donde hay una parte que le compete al Municipio, que es la gestión de tránsito.

Algarrobito es otro de los aspectos relevante en esto, porque es la única área que se integra, si bien hay varias áreas planteadas por el PRI de extensión urbana, Algarrobito es la única que acogen para el plan regulador.

Básicamente para dejar esta zona como zona de conservación histórica y poder proteger la configuración espacial que tiene y regular el entorno con normas urbanísticas más precisas que el intercomunal les puede dar, eso se logró a través de un trabajo con la comunidad, que ya la Municipalidad lo venía haciendo en un proyecto anterior que hizo la SECPLAC con todas las localidades rurales, de percibir cual era la posibilidad de ser urbanizada e integrarla al área urbana y usando eso mismo se llegó a un acuerdo con la comunidad de Algarrobito, que lo ratifican en un proceso de participación.

Otro aspecto relevante es el tema del patrimonio, todos los puntos que se aprecian en la imagen son unidades e inmuebles de conservación histórica que la actualización del instrumento lo estaría integrando como normativo, esa es la situación dentro de la zona típica, son más de cien inmuebles que hoy día son de conservación, hay una integración mayor de lo que hoy día hay. El plan regulador recoge el tema de los planos seccionales, es decir, les da piso para que esos planos simultáneamente o inmediatamente después que se apruebe el plan regulador, entren y sea materia de aplicación, sin perjuicio de que el Municipio siga desarrollando otros planos seccionales.

En materia de la capacidad vial, lo que hay es una propuesta de estructura vial que plantea el instrumento. En esa propuesta lo marcado de color verde significa que funciona bien y lo marcado de color naranja o rojo son áreas con posibles atochamientos.

El ensanche de vías en la zona típica es prácticamente imposible si mantienen el criterio de conservación del patrimonio, entonces las soluciones van por otro lado, principalmente fortalecer el perímetro de la zona típica, es decir, aproximarse a la zona típica y tener dentro de esa zona una gestión de tránsito absolutamente singular, de la forma de uso de las vías, de impedir los estacionamientos, por ejemplo si una vía tiene dos pistas y una de las pistas la están usando de estacionamiento queda una vía con solo una pista, entonces no es el ensanche de la vía lo que necesitan, lo que necesitan es una gestión de tránsito coherente con el conflicto que tienen. El fomentar puentes que ingresen a la zona típica no les parece una solución ingenierilmente acorde con lo planificado, pero si eso da a un perímetro que puede ser la costanera sur y de ahí Pedro Pablo Muñoz etc., ahí si tiene una coherencia, manejar el concepto de anillo, quizás el tema de los permisos de estacionamiento dentro de ciertas zonas, que permita proyectos de estacionamientos, aportaría a una gestión integrada de planificación.

Esos son los aspectos principales que se consideraron en la formulación del anteproyecto que hoy día tienen, hay temas en que ya hay manifestaciones tanto de la comunidad que vio el anteproyecto y por la misma comisión técnica del estudio, de replantear temas como la prolongación de Avenida El Santo, se plantea tener una faja de equipamiento exclusivo al costado bajo esa vía, en la parte inferior de la terraza, la idea en este caso, es que los proyectos de equipamiento de tipo colegios, clubes recreacionales o cajas de compensación etc., tienen la capacidad de poderse hacer cargo de gran parte de la vega, de darle un sentido a la vega sin construir necesariamente, como canchas, áreas recreacionales, piscinas, como lo hacen los colegios, así como está la Escuela Italiana u otros colegios que están ubicados al borde de la vega, fomentar eso. Pero también existe el riesgo que el impedir la vivienda haga muy lento ese desarrollo, de manera que esos temas todavía lo están discutiendo, el aproximarse o no al borde de Cerro Grande con altura de cuatro pisos, si es conveniente o no, la oposición que hubo de parte de La Serena Golf respecto al tema de manejo de tsunamis, de las restricciones, el bajar la altura y ellos fueron parte de la participación ciudadana en el último taller, de manera que son temas que tiene que conversar con la comisión y ver cómo se van a evaluar.

Ese es el estado de avance en que se encuentra el Plan Regulador.

El Alcalde agradece la exposición que fue muy clara.

### **3.- CORRESPONDENCIA**

### **4.- INCIDENTES**

El Alcalde propone al Concejo dejar los puntos de Correspondencia e Incidentes para la siguiente Sesión, a lo que el Concejo accede.

El Alcalde agradece la atención y colaboración de todos y da por finalizada la Sesión siendo las 11:40 horas.