

**ACTA REUNIÓN**  
**CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD-PUERTO EN SAN ANTONIO**

Fecha: 12 de mayo de 2023.

Hora: 10:30 horas.

Lugar: AIEP San Antonio.

**1.- Citación:** del Gerente General EPSA Luis Knaak, en su calidad de secretario ejecutivo, por mail del 03 de mayo de 2023 19:20 horas. con la siguiente proposición de Tabla:

1. Intervención del Gobernador Regional.
2. Intervención del secretario ejecutivo. Alcances. Plan de trabajo general.
3. Informes Comisiones:
  - Cuenta de Comisión de Ordenamiento Territorial por parte de Seremi MINVU. Plan de Trabajo. Exposición del estado de avance del PREMVAL satélite Borde Costero Sur.
  - Cuenta de Comisión de Transportes por parte de seremi de Transportes. Plan de trabajo. Exposición SECTRA.
  - Cuenta de Comisión de Difusión, Comunidad y Educación. Plan de Trabajo.
4. Intervenciones de los asistentes.

**2.- Asistentes:**

	<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Asistencia</b>
1	Gobernador Regional	Rodrigo Mundaca	Asiste Gobernadora Subrogante, Macarena Pereira, Julio Ahumada, Francisco Romero, Macarena Pombo Y Jan Johnson.
2	Delegada Provincial	Caroline Sireau Guajardo	Si
3	Alcaldesa I. M. San Antonio	Constanza Lizana Sierra	Si
4	Gerente general EPSA	Luis Knaak Quezada	Si
5	Gobernador Marítimo San Antonio	Patricio Torres Lency Castillo	Asiste Miguel Bravo.
6	Gerente COLSA	Pilar Larraín	Si
7	Gerente General Puerto Panul	Cristian Valenzuela Andrea Castro	Asiste Pedro Rojas.
8	Gerente general DP World	Juan Alberto Arancibia Verónica Salazar	No
9	Gerente General STI	Rodrigo Galleguillos Isabel Nuñez	No
10	Seremi Obras Públicas	Yanino Riquelme González Sherlyn López Chávez Secretaria: Johana Silva	Si

11	Seremi Transportes y Telecomunicaciones (MTT)	Benigno Retamal Rodríguez Secretaria Elizabeth Aravena	Si y Pilar Cangas.
12	Seremi de Vivienda y Urbanismo	Belén Paredes Canales Secretaria: Karen Arancibia	Asiste Cristina Bonilla y Andrea Humerez.
13	Corporación de Desarrollo de la Provincia de Valparaíso	Drago Domancic Gerente	Si
14	IP Los Lagos	Carmen Gloria Zuñiga, directora IP Los Lagos.	No
15	CFT Estatal San Antonio	Rodrigo Jarufe Rector	Si
16	Gremio Transporte 1	Claudio Silva de Agec	Si
	Directora AGECE	Maria Orellana	Si
	Secretaria AGECE.	Jovina Flores	Si
17	AGTSAI	Ramón Ross	No
18	Consejo Ciudadano Ciudad Puerto.	Presidente Consejo Ciudadano Ciudad-Puerto San Antonio. Victor Godoy	Asiste Cristian López.
19	Estraportfed Sindicatos Trabajadores Portuarios.	Jorge Salazar	Si
		Miguel Lillo	Si
20	RELASAN	Domingo Caracciolo	No
21	Consejera regional	Paola Zamorano	No
22	Asociación de municipalidades provincia de san Antonio(AMPASA)	Francisco Vásquez Rodríguez	No
		José Jofre	Si
23	Asociación de Comercio y Servicios de Llolleo	Sergio Cáceres	Si
24	Presidente Cámara de Comercio, Industrias, Servicios y Turismo de San Antonio	Mario Casannello Munita	Si
25	Pescadores, Presidente mediana altura	Miguel Ángel Hernández	Si
26	San Antonio Ambiental	Ma. Soledad Schaaf	Si

	San Antonio Ambiental	Luz Marina Huerta	Si
27	Presidente Corp Pesc.	Nelson Abarca Quiedo	Si
28	Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio	Rafael Letelier	Si
29	UNCOSAN	Solange Guerra	Si
30	Gerente General EFE Valparaíso	Miguel Saavedra	Asiste Carlos Aguirre.
31	SUBDERE Valparaíso	Gloria Maira	No
32	Presidente del Consejo Ambiental Comunal San Antonio	Fernando Navarro	No
33	AIEP	José Caviedes	Si
34	CCISA	Soledad Piñeiro	Si

### 3.- Intervenciones de los asistentes

**Héctor Marchant**, inicia la sesión presentando a integrantes permanentes y saludando a los asistentes. Explica la importancia del CCCPSAI y que las tareas solicitadas por el artículo 13 del D.S 87/2018 en el CCCPSAI, se decidió que iban a ser absorbidas por 6 comisiones, de las cuales 3 ya han dado cuenta de su plan de trabajo. Nombra las comisiones y quien las preside. Una vez que den cuenta todas las comisiones se enviará un resumen a cada uno de los integrantes e invitados permanentes.

**Macarena Pereira**, saluda a los asistentes. Da a conocer que el Gobernador está con una situación personal y por eso su inasistencia. Sin embargo, el CCCPSAI es una instancia importante y de alta relevancia a la cual hay que dar continuidad. Expone que está acompañada del equipo del Gobierno Regional. Indica que, si bien es la segunda sesión del año, la primera fue para dar término al 2022. Entonces, ahora se está comenzando la 2023, con las exposiciones de comisiones, dando continuidad a lo que significa el proceso y funcionamiento del CCCPSAI.

El Consejo de Coordinación tiene una implicancia central dado que estamos viviendo un proceso de descentralización. Además, el CCCPSAI tiene la particularidad de integrar a las distintas actorías que componen desde el mundo público como privado. Hoy toca dar cuenta de 3 comisiones de lo cual se espera hacer síntesis del primer proceso y proponer las tareas del 2023 que tienen relación con avanzar con una gobernanza.

Como Gobierno Regional y en conjunto con los gobiernos regionales de todo el país, en la AGORECHI también se está trabajando en las propuestas de ley de renta regionales que involucra comenzar a discutir aquellos tributos locales que tienen que ir surgiendo desde los territorios. Además, adelanta que el martes 16/05/2023 se presenta en el senado la propuesta.

También dice que tal como ya lo ha dado a conocer el Gobernador Regional, está convencido de avanzar y generar mejoras, pero que ellas vayan con el respeto de Medio Ambiente, integración de todas las actorías de la región y con un diálogo permanente entre el mundo público y privado. En ese marco da a conocer que como Gobierno Regional se está elaborando la Estrategia Regional de Desarrollo.

Se transcribe íntegramente su intervención: "El nuevo escenario de las ciudades puerto. Una mirada al futuro de la región

En el marco del primer Consejo de Coordinación de Ciudad Puerto de San Antonio del año 2023, es necesario hacer énfasis en la reactivación que han tenido los consejos de ciudad puerto, tanto en San Antonio como en Valparaíso. En ambas ciudades los consejos están ganando y construyendo, a la vez, un espacio de deliberación colectiva y ya posee una orgánica de funcionamiento afianzada, pero que es necesario seguir reforzando.

La decisión del Gobierno Regional y particularmente del gobernador, es seguir trabajando

decididamente en el fortalecimiento de los consejos de coordinación, como espacios clave en sus respectivas ciudades, pero también para la región. Estos espacios, de alguna manera, se configuran como una futura Gobernanza Regional en el tema portuario y de la planificación de las propias ciudades puerto, integrando a todos sus habitantes y que cuente efectivamente con la participación de la ciudadanía, las autoridades locales, la industria portuaria, el comercio y todas las actorías relevantes en la ciudad.

El año 2022 se realizó un trabajo conjunto muy importante, pues, además de activar periódicamente las reuniones de los consejos, se establecieron 6 comisiones de trabajo, algunas de las cuales darán cuenta en esta sesión de su planificación anual y funcionamiento.

Las Comisiones establecidas el año 2022 son:

- a) Comisión de difusión, comunidad y educación.
- b) Comisión de medio ambiente.
- c) Comisión de transporte.
- d) Comisión de ordenamiento territorial.
- e) Comisión seguridad y emergencias.
- f) Comisión trabajadoras y trabajadores

En las sesiones del año 2022, y como primera medida, se incorporaron a los Consejos las organizaciones de trabajadores y trabajadoras portuarias y también se convocaron a las organizaciones ambientales. Es importante para nosotros, como Gobierno Regional, entender la relevancia que tienen los trabajadores en la actividad logística portuaria, ya que son quienes dan vida a un rubro que requiere un gran esfuerzo, considerando un funcionamiento de 24/7 los 365 días del año y por ello es necesario planificar un desarrollo integral del sector, con una perspectiva de sostenibilidad ambiental, social, económica, institucional y tecnológica.

Como perspectiva de futuro, los Consejos de Coordinación, son los llamados a generar puentes entre los servicios y el desarrollo integral de la región. La tarea 2023 es consolidar este espacio a través de las distintas comisiones de trabajo, que permitan insumar las sesiones regulares y también abrir espacios de diálogos permanentes en función de los objetivos de estos consejos.

A propósito y, como se mencionaba anteriormente, una de las cuestiones centrales de los consejos, es la gestión integral de los puertos en la región y particularmente la relación con sus ciudades; se debe avanzar en la construcción de una gobernanza que involucre el desarrollo global de las políticas locales y sectoriales, junto a la participación de los distintos organismos, trabajadoras y trabajadores y las diversas organizaciones sociales pertenecientes a cada ciudad-puerto.

Vislumbramos un futuro en donde la acción de los puertos de Valparaíso, San Antonio, Ventanas y Los Andes, se vinculen y trabajen en conjunto, que estén al servicio del desarrollo de sus ciudades (y no viceversa) y por supuesto, también a toda la región.

De esta manera, se puede iniciar la configuración de un gran sistema logístico regional, que genere nuevas políticas públicas para pensar la relación ciudad, puerto y región, vinculando al desarrollo de los puertos y por supuesto, al crecimiento del comercio con base local. En este sentido, se debe trabajar en una gestión territorial que avance hacia una tributación local autónoma, a través de una ley de rentas territoriales y que se vincule al desarrollo global de la región.

Este requerimiento está lejos de ser un eslogan, pues el desafío que existe en materia de puertos, es relevante para la región, el país y el continente.

Mientras tanto, es necesario construir las bases para los cambios futuros, para que un cambio en la relación de los puertos, sus ciudades y la normativa tributaria vigente, se deben establecer un aparato que logre tomar las mejores decisiones para su desarrollo y algunas de ellas deben emanar de estos espacios.

En primer lugar, se debe mejorar la eficiencia del sistema logístico actual, permitiendo por ejemplo, manejar de mejor forma la capacidad ociosa de las zonas portuarias y establecer una tendencia en la reducción de costos asociados al proceso logístico. De hecho, en Chile los costos asociados al proceso de logística impactan en alrededor de un 18% del PIB y, en cambio, en los países de la OCDE sólo alcanzan un 9% (datos del Banco Mundial, 2018). Lo que es particularmente alto para las exportaciones de Chile.

Creemos que entender la región de Valparaíso como una "Región Puertos", es una mirada de futuro, y la reconoce como una zona estratégica para la inversión pública nacional del siglo 21. Esta región tiene acceso a más de 10 millones de personas, que incluye los 3 grandes centros metropolitanos en el país, es la principal macrozona de consumo del país, y tiene los puertos más importantes. Por un lado, el Puerto Terrestre de Los Andes, que se constituye como el principal puerto terrestre de Latinoamérica, y que en complemento a los puertos marítimos, se hacen cargo de cerca del 90% de la transferencia de carga a nivel nacional.

En la macrozona Centro-Sur, destacan los puertos de San Antonio, por el que se transfirieron 22,5 millones de toneladas de carga el 2022, y Valparaíso con casi 10 millones de toneladas, lo que representa alrededor de un 70% del total de cargas transferidas a nivel nacional. Es decir, para el país es una zona estratégica en el tránsito y movimiento de cargas, por lo que requiere un sistema logístico flexible y que responda a los distintos tipos de carga y transporte, además permita el trabajo con grandes volúmenes de transferencia, ya sea a través de contenedores, carga a granel, entre otras.

Como Gobierno Regional estamos convencidos que la diversidad también se debe establecer respecto a los tipos de transporte que internamente mueven esas cargas, por lo mismo, a través de una alianza con la Empresa Pública de Ferrocarriles del Estado, estamos trabajando por mejorar su acción regional tanto en carga y pasajeros.

También se hace evidente, que los requerimientos de inversión en la "Región Puertos" de Valparaíso son muy importantes, pero no deben dejar de tener en el centro a sus territorios y comunidades, y se deben desarrollar acordes a las exigencias medioambientales y ecológicas establecidas de acuerdo también a los Objetivos Mundiales de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015).

Por último es necesario mencionar, que este año se está levantando en toda la región de Valparaíso, uno de los instrumentos más importantes para la inversión regional. Este trabajo

implica la generación de una nueva Estrategia Regional de Desarrollo 2020 – 2030, que se vincula de manera directa con el desarrollo de la actividad logística portuaria, para una “región puertos”, con un sentido de integración regional, participativa y vinculante, y que tiene como objetivo principal establecer políticas de largo alcance, que definan la inversión y entreguen una identidad a la región y sus habitantes, no solo como una región de ingresos o salida de mercancías, bienes y servicios, sino como un polo de desarrollo para Chile, que logra”

**Luis Knaak**, agradece la asistencia, las palabras de la Gobernadora Regional Subrogante y AIEP por haber facilitado sus instalaciones. Habla que, en el último tiempo ha aparecido información que da cuenta de las necesidades que existen en San Antonio y es importante trabajar en ello, ya que es el momento de avanzar.

Da cuenta del plan de trabajo nacional que está llevando a cabo el MTT con foco en la logística portuaria. Invita a participar de sus sesiones.

Se aprueba acta de la sesión anterior.

Se da paso a la presentación de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

### **Comisión Ordenamiento Territorial**

**Cristina Bonilla**, expone que se juntaron el 24 de abril 2023 y las instituciones y organizaciones que componen la comisión. Explica que partieron preguntándose que era “ordenamiento territorial.” Hace resumen de las diferentes definiciones que se obtuvieron. Da a conocer los principales conflictos que se pudieron observar.

En vista de las temáticas más relevantes o críticas se planteó una planificación hasta el mes de Julio. Primero revisión del PREMVAL (sirve de base para saber el diagnóstico de los problemas presentes y los que se pueden proyectar). Reunión con equipo EPSA para conocer temas en que ellos ya han tenido un diagnóstico. Para junio cruzar ambos diagnósticos con el fin de tener una evaluación de los impactos viales y habitacionales. Julio generar un informe en donde se pueda reconocer elementos de planificación. Además, planificar el segundo semestre.

### **PREMVAL**

**Andrea Humerez** profesional a cargo del estudio de la modificación del intercomunal regional borde costero sur. Este estudio consta de 4 Objetivos. Presenta cronograma del estudio. Primero, ajuste metodológico, el cual se llevó a cabo entre octubre-diciembre 2021. Realización diagnóstica (diciembre 2021-junio 2022) con participación ciudadana, vía remota por condición de pandemia. Etapa 3, junio 2022-junio 2023. Desde octubre 2022 se retomó presencialidad, se hicieron talleres y hubo bastante participación, llegan a una propuesta consensuada que conlleva directrices interesantes y se espera que le haga sentido al Gobierno Regional para que ellos la puedan hacer propia. De acuerdo con el marco normativo vigente la SEREMI MINVU propone una alternativa, pero es el Gobernador Regional quien va a decidir si la somete a aprobación y por lo tanto pasan a ser las bases del anteproyecto del plan. Esa etapa esperan desarrollarla en el segundo semestre de 2023.

De acuerdo con el buen trabajo con la comunidad se detectaron nudos críticos de la provincia de San Antonio, de los cuales surgen 4 grandes temas.

- Los crecimientos residenciales e insuficiencia de vialidad
- Impacto de las externalidades que generará el nuevo puerto exterior
- Sustentabilidad de los sistemas hídricos y la biodiversidad
- Amenaza de pérdida de tradiciones rurales y de actividad económica agropecuaria

Por último, hoy en día la imagen objetivo dice construcción, pero se está en una fase final. Se pretende ingresarla al gobierno regional en julio 2023 y los pasos siguientes son que el Gobierno pueda hacer suya la propuesta y la someta a aprobación. Luego vaya a consulta

pública, donde toda la comunidad pueda hacer sus observaciones y luego con ello ver si se sigue en esa misma línea, si se cambian o se toman nuevas decisiones para el diseño del anteproyecto. Además, comenta que se está en etapa final, no hay un producto terminado, pero sí los principales lineamientos ya están definidos. Respecto de ello señala que la imagen objetivo a presentar reconoce las áreas de valor ambiental de la provincia tanto en área urbanas como fuera de ellas(rural) y las propone como áreas de máxima regulación. También se genera una redistribución de las zonas de extensión urbanas de la provincia al objeto de que estas vayan a permitir el crecimiento de las distintas comunas de acuerdo con sus propias necesidades. Respecto del crecimiento de las áreas productivas se acota este crecimiento expansivo que hoy en día propone el borde costero sur vigente en las comunas de San Antonio y Cartagena y libera espacio para el crecimiento de la ciudad. Hoy en día estas comunas están rodeadas de áreas industriales que les impide el crecimiento. Entonces, se está generando una propuesta que lleva estas zonas más hacia los bordes de ruta liberando espacio para que así las comunas puedan tener una decisión respecto de como crecer a futuro.

Se propone una estructura vial que complementa a la red existente y también establecer regulación diferenciada para las áreas rurales (van a existir distintas tipologías). En el caso de Santo Domingo, se está enfocado en poder reconocer la vocación agrícola, ganadera y forestal, mantenerlo como el área rural de la provincia de San Antonio. Esos son los principales lineamientos de la imagen objetivo.

Da a conocer que como parte Comisión de Ordenamiento Territorial se estará informando para que se pueda descargar la información una vez visada por el GORE y cuando se pueda participar de las diferentes instancias.

**Luz Marina Huerta**, expone que sería interesante saber cuáles son las áreas que ya están consideradas como patrimonial y ambiental. Habla que, si bien dan a conocer una alta participación en las etapas, en una reunión que se presentó el avance se dio a conocer que San Antonio no tiene un espíritu provincia- puerto como se hizo notar, sino que mucho más que eso. Si la planificación territorial está mirada desde la mirada provincia- puerto probablemente existan muchas comunidades que se sintieron excluidas como en la comuna de El Quisco (pueblos originarios y parte de la comunidad). En relación con ello es importante conocer, qué se está haciendo respecto del tema y además conocer prontamente los lugares ya identificados de manera tal de ver como comunidad cuales son las acciones que se llevan a cabo.

**Andrea Humerez**, da a conocer que los distintos instrumentos de planificación van por caminos independientes. El plan regulador comunal en el caso de El Quisco es privativo del municipio, tiene su propio camino y procedimiento. SEREMI MINVU no puede decir si está bien o mal. SEREMI sigue su camino que es la vía intercomunal y que es un lineamiento general que posteriormente permitirá a las comunas adoptar ciertas decisiones. Además, la participación es representativa, de acuerdo con los años de experiencia en que se ha realizado el trabajo de planificación, en comparación a otros, la provincia de San Antonio tuvo mucha participación y de manera activa.

**Cristián López**, dice que encuentra un buen trabajo lo que se está realizando pero que le preocupan tres palabras que se mencionaron, siendo estas, afectación, armonía y mitigación, sin embargo, no se escuchó compensación. Todo significa una serie de intervenciones que afectan a la comunidad y falta escuchar un poco mas de ello. Respecto de la comuna de Santo Domingo, entiende que la están declarando una comuna rural pero también es un potencial de una comuna con energías renovables no convencionales y no sabe si se están incorporando dentro del plan.

**Andrea Humerez**, dice que están en la etapa de imagen objetivo y en la etapa de anteproyecto se comienzan a delinear muchos temas normativos. La infraestructura en el área rural de los planes intercomunales es siempre admitida, entonces en el caso de las energías renovables van a estar admitidas solo por el hecho de estar en el área rural del plan intercomunal. Son disposiciones que tienen que ver con la normativa vigente y está por sobre la norma de acción de un Instrumento de Planificación Territorial. Al interior de las áreas urbana, dentro del límite urbano, ya comienza a regir de otra manera la clasificación de los usos de suelos.

**Cristina Bonilla**, da a conocer que, respecto de los términos nombrados, en su intervención hablaba de lo que se compensa sobre el ideal de lo que se entiende como ordenamiento territorial como comisión, más allá que se tengan instrumentos que son regulatorios o indicativos como la Estrategia de Desarrollo Regional en donde se tiene que avanzar. Es importante que se dialogue con los instrumentos regulatorios metropolitano como el PREMVAL. Hay una deuda histórica del ordenamiento territorial en Chile, no ha llegado a tiempo los instrumentos. Como Ministerio son cosas que se están hablando de manera interna y haciendo una autocrítica.

El instrumento no mitiga, pero si genera elementos de inter-conocimientos de los usos de suelos, donde se pueden hacer y qué tipo de actividades de acuerdo con el diagnóstico y participación de la comunidad y organismos del estado. Hay mucho por avanzar, pero el instrumento está en una etapa de terminar y va a ser sometido a consulta pública entonces como decía Andrea es importante que las personas que están en el Consejo puedan generar una difusión.

**Claudio Silva**, agradece el trabajo, y pregunta si se tiene considerado en la proyección elementos de demanda en sentido de Puerto Exterior, lo cual hará que aumente la capacidad productiva.

**María Orellana**, pregunta si la Seremi tiene la capacidad de desarrollo respecto la caletera que está en los depósitos, en donde hay un impacto ambiental. Los camiones están esperando en la autopista y eso preocupa. Además, agrega que los sectores rurales se sienten lejanos a lo que se está haciendo. Puerto San Antonio no es solo las calles principales y el puerto, hay zonas rurales. Invita a realizar algo al respecto.

**Andrea Humerez**, responde que sí se ha considerado estimaciones de crecimientos y demandas, pero no ha sido el tópico predominante para definir la zonificación. En el territorio tienen que convivir distintos usos. Entonces, se explica que se ha ido implementando estrategias como la nombrada anteriormente (Trasladar crecimiento industrial).

**Cristina Bonilla**, da a conocer que el problema de los camiones y todo lo que conlleva es algo que se ha hablado pero la SEREMI MINVU no tienen incidencia en ello para poder resolver de manera directa, pero dentro de las acciones a realizar dentro del Consejo y las comisiones está el gestionar y ver de que forma poder mejorar la situación en que se encuentran algunos lugares de la ciudad.

Respecto al otro punto, hay que ver como el puerto pueda acercarse a la ruralidad de la provincia. La actividad portuaria como se relaciona con la ciudad no solamente en lo urbano, sino también con sectores que han sido rezagados desde siempre.

**Macarena Pereira**, comenta que es un proceso nuevo que se está trabajando con MINVU en el tema de compartir una competencia. Suena técnico porque en el proceso de descentralización que están viviendo los gobiernos regionales (proceso en tránsito) hay competencias que se transfieren del nivel central a las funciones que tienen los gobiernos regionales. Una de las principales funciones y ámbitos de competencia es el ordenamiento territorial. En este caso es compartir esta competencia en la elaboración de la imagen objetivo.

Los instrumentos se demoran años en elaborarse, pero es porque son los que ordenan el territorio y permiten la inversión pública. Es importante estar atentos a la participación y en esta Comisión en específico. Si es necesario como Gobierno Regional concurrir con profesionales de Ordenamiento Territorial para aclarar las mayores dudas en esta temática se puede realizar, porque lo que salga como imagen objetivo y después lo que se haga de consulta pública es lo que va a marcar.

Deja compromiso como Gobierno Regional y aclaratoria del trabajo intersectorial que se está haciendo en la elaboración de estos instrumentos.

## **Comisión de Transportes**

**Benigno Retamal**, da cuenta del plan de trabajo de la Comisión de Transportes.

Se determinó apoyar al Consejo con el seguimiento de los proyectos de conectividad vial desarrolladas por empresas públicas o privadas vinculadas con el ámbito portuario con la finalidad de reducir los tiempos de la cadena logística. Dentro del plan de trabajo se van a generar unas mesas para que no pasen tantos días entre las decisiones y trabajo concreto. Nombra participantes de las mesas. Además, se generará una Carta Gantt. Se invitará a trabajar en esta mesa otras entidades en la medida que surgen nuevos proyectos.

Como punto dos se va a apoyar la entrega de información entre el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto y las diferentes comisiones que lo conforman, respecto de los proyectos que están en diferentes etapas de vida.

Tercer lugar, analizar las vías urbanas de las diferentes áreas de la ciudad por donde se efectúan transporte de carga con el objetivo de implementar restricción a la circulación de camiones con el fin de lograr para la ciudad un desarrollo ordenado, eficiente y seguro en el desplazamiento vial. Todo esto se debe hacer con cuidado, pero es necesario hacerse cargo.

Finalmente apoyar a las autoridades locales con información de estudios existentes sobre planificación de transporte, planes de gestión de tránsito que permitan mejorar las condiciones de transporte vehicular, peatonal y bicicletas en la ciudad o comuna.

El plan de trabajo es super concreto y los objetivos van a tratar de cumplirse en el corto plazo.

Da conocer que la próxima reunión sería el 25 de mayo 2023.

**Cristian López**, expone que entiende que es importante el tránsito y todo lo que significa la cadena logística. Habla sobre el problema de sector San Juan en donde hay efectos que no se previeron. Problema de como va a dividir San Juan el paso de la carretera. Una de las cosas que se quiere proponer es que, si se llama una comisión de trabajo que permita hacer un control de los trabajos que se van a empezar a hacer en ese sector, que participe la ciudadanía, SECPLA, MOP y la concesionaria. Ese equipo de coordinación la idea es que vele por los trabajos que se están haciendo y que no haya problemas de afectaciones mayores a los ya existentes.

**Benigno Retamal**, dice se va a trabajar en lo solicitado.

**María Orellana**, menciona que por lo visto van a hacer un nuevo ordenamiento de como van a entrar los camiones a la ciudad. Es super importante que cuando los camiones invaden la ciudad no es porque se quiera, hay un tema logístico complejo. Cuando se haga ese plan de ordenamiento convoquen a las personas que corresponden entre ellas a la Comunidad Logística.

**Benigno Retamal**, dice que se tomará nota de la solicitud y que cuando sea el momento se tratará de invitar a todos los actores que puedan estar involucrados.

**Luz Marina Huerta**, expone que hay que recordar que el objetivo del Consejo es desarrollar un entorno armónico entre la ciudad y el puerto con énfasis en temas urbanos, vial, de libre acceso y medio ambiente. En consideración a ello, es fundamental lo que dice María Orellana. Hay que determinar los puntos de conflicto tanto el puerto actual (la provincia en general) y además considerar los puntos críticos futuros que vienen con Puerto Exterior.

Se sugiere consultar las observaciones que ya están subidas respecto de los estudios de Puerto Exterior y ahí se podrá encontrar bastante información que podría servir. Hay un trabajo avanzando desde las comunidades y de los servicios de transporte y obras públicas.

## **Presentación SECTRA**

**Joaquín Martínez**, presenta los resultados de un estudio que se tituló “Plan Maestro de Transporte Urbano de San Antonio”.

El foco del estudio no necesariamente tiene que ver con lo que es el transporte de carga al interior de la ciudad, sino que los desplazamientos de pasajeros y personas en la comuna de San Antonio y acotado a las zonas urbanas de la comuna.

SECTRA es un organismo más bien técnico que está orientado a planificación de transporte. El rol es proponer planes e iniciativas de movilidad sustentable. Cuando se habla de movilidad sustentable tiene que ver sobre todo con priorizar aquellos medios de transporte que son más eficientes en uso de recursos, especialmente en el uso del espacio público, que son convenientes en términos ambientales y accesibles para todos los habitantes. Otro rol es promover consensos cuya intención sea la inversión pública, porque se puede generar muchas propuestas, desarrollar estudios o tener planes de iniciativas viales, pero tiene que existir consenso de que estas son necesarias. Gestionar recursos para materializar iniciativas y apoyar técnicamente a gobiernos locales.

### Contexto y objetivo

Primero enmarcar como se inserta esto en el sistema nacional de inversiones que es el “rayado de cancha” que se tiene para efectos de proponer iniciativas viales y que están vayan avanzando en las distintas etapas de vida hasta llegar a materializarse. Este estudio tiene como foco lo que es la vialidad urbana estructurante, con esto se habla, no de lo que podría ser una pavimentación participativa u otros, sino que tiene una escala mayor el cual tiene que seguir el siguiente ciclo de vida

#### Plan Maestro - Estudio de Prefactibilidad – Diseño de Ingeniería – Obra en Construcción

Esto para que se tome en cuenta que se está en una etapa inicial del proceso de planificación de las iniciativas.

La Primera etapa del estudio fue encuestas, mediciones, formulación de escenarios de uso de suelo y ahí destaca la encuesta origen-destino que se tomó en la comuna de San Antonio en 2017-2018 y a partir de cuya información se licitó la etapa dos que es la que se presenta ahora. Como productos principales se obtiene el Plan Maestro de Transporte Urbano (Vialidad Urbana Estructurante) y Plan Maestro de Transporte Público (PMTP) el cual se espera tenga horizontes de implementación más próximos y tiene que ver con la Propuesta de medidas de gestión y Propuesta operativa para regular el sistema.

Respecto de los tiempos de desarrollo del estudio la primera etapa tiene que ver con el levantamiento de antecedentes y la encuesta origen-destino de viaje que se tomó en 2017 y 2018, donde se encuestaron 2.000 hogares de San Antonio terminando el 2019.

Si bien los antecedentes son de 2017-2018 y puede parecer que sean desactualizados este tipo de instrumentos se levanta en general en las capitales regionales a lo largo del país y tiene un periodo de retorno de 10 a 15 años. Si bien se estuvo entre medio de la pandemia que sin duda modificó el comportamiento de las personas son datos bastantes actualizados para lo que generalmente se dispone.

Luego se pasa a la formulación, preparación de bases y licitación etapa II del STU. En la etapa II se desarrolló el diagnóstico y visión objetivo, serie de instancias para participación ciudadana y reuniones multisectoriales. Diseño y evaluación de medidas propuestas para finalmente desarrollar un plan definitivo.

### Visión Objetivo y Diagnóstico

Es un trabajo que se comenzó en 2020 y el año 2021 principalmente se desarrolló el trabajo de la confección de la visión objetivo la cual es:

“San Antonio, capital provincial y ciudad puerto, que fomenta la, **integración y la equidad territorial** y mejora la calidad de vida de sus habitantes, con un sistema de movilidad y transporte **eficiente, sustentable, accesible, inclusivo e integrado** acorde a la Planificación territorial “

En negrita los valores que de las reuniones multisectoriales y jornadas de participación ciudadana que primaron a la hora de conformar la definición.

“Su estructura vial resuelve adecuadamente la interacción del transporte y las conexiones entre los distintos sectores de transporte y las conexiones entre los distintos sectores de la ciudad, priorizando el uso del transporte público y los modos activos en forma **segura y comfortable**”.

Lo que se trata de hacer es marcar un norte para el cual después cuando se haga un diagnóstico se pueda preguntar qué tan bien se está respecto si se está priorizando el transporte público cuando se transita por las calles. Todo motivo de un trabajo participativo. Se está planteando hacia donde los habitantes de la comuna y las autoridades anhelan avanzar.

Da a conocer que entre enero y mayo del 2021 se sostuvieron reuniones multisectoriales donde participaron diversas instituciones y organizaciones. Además, la sesión luego fue validada en instancias de participación ciudadana, que se desarrollaron tres, de acuerdo con los puntos cardinales, sector norte, oriente (Barrancas) y sur (Llolleo).

A partir de lo anterior se desarrolló un diagnóstico, de los cuales se presentarán solo algunos de los principales elementos que se encontraron.

Topografía accidentada, las distintas quebradas presentan barreras que complejizan los desplazamientos de las personas. Problemas de conectividad de la Macrozona Norte y Barrancas Oriente. El estero El Sauce y la quebrada Huallipén, limita la conectividad de Llolleo hacia el centro. Sólo existen tres puentes. Escenarios de desarrollo urbano: Tendencial, dirigido y desarrollo portuario.

Algunos datos que se pudo obtener. La última encuesta que se había tomado en San Antonio era del año 2005 ósea hay una nueva luego después de 12 años en donde se puede ver que de el total de viajes se pasó de un 32,9% a un 31,8% en el transporte público, mientras que los viajes en transporte privado aumentaron. Se quiere promover la utilización del transporte público, la caminata y el uso de bicicleta en los viajes que se pueda. La ciudad no está preparada para que cada quién haga sus viajes en transporte particular y hay que revertirlo.

Adicional, rescatar que uno de los principales patrones de viaje es el centro (principal polo de atracción de viajes) y supera de todas formas lo que ocasiona el puerto. Se destacan viajes internos dentro de algunos sectores. El sector de Barrancas Oriente tiene una actividad interna importante al igual que Llolleo. La gente que vive en Llolleo no siempre sale de allí para hacer sus actividades diarias, sino que hace sus trámites diarios en el sector. Es algo que se debería incentivar, en la medida que la gente de Llolleo puede resolver su día a día en el lugar y se pueda ahorrar la necesidad de desplazarse en auto por los pocos puentes existentes.

Los ejes más cargados son para la continuidad entre Llolleo y San Antonio: Ramón Barros Luco y los principales ejes del sector céntrico Pedro Montt, Independencia, avda. Chile, Gregorio Mira, Centenario, Luis Reuss (que debiera tener su conexión al nudo Reuss habilitada) y el acceso norte a San Antonio y rotonda Curicó.

### Planes y proyectos propuestos

1. Plan de infraestructura de transporte urbano: En función de como se proyecta que la ciudad crezca se proponen iniciativas para adelantarse a las problemáticas.

2. Plan operativo de transporte público: Como se podría mejorar los recorridos, estructura, frecuencia de como funcionan las micros.
3. Plan de medidas tácticas de transporte público: Facilidades para la circulación, como vías solo bus, vías exclusivas.
4. Iniciativas de ciclovías de corto y largo plazo.

A diferencia de lo expuesto por las colegas MINVU que es un instrumento normativo, esto no lo es. Son proyectos que se proponen a desarrollar para la ciudad, que funcione la priorización que se haga con las autoridades locales y la ciudadanía, esto para seguir avanzando en su ciclo de vida.

El Plan de infraestructura de transporte, que es un proyecto de largo plazo contiene iniciativas de ciclovías propuestas. Para que esas ciclovías se puedan implementar se debe avanzar en los proyectos de largo plazo.

Las medidas tácticas de transporte son compatibles y fueron evaluadas en un escenario que está implementado el Plan operativo de las micros. La idea es que se generen facilidades para los buses en la medida que se mejore el servicio de estos.

#### Plan Maestro de Transporte Urbano (STU)

Se plantearon 20 kilómetros de proyectos. Se muestra imagen con como se podría dar la implementación progresiva de los proyectos. Se está claro que los proyectos que dicen 2025 puede que no sean exactamente en esa fecha, pero tiene que ver con las etapas que se proponen.

Alguno de los principales proyectos a destacar es la apertura de Luis Reuss, Nuevas vías que permitan resolver la conectividad entre las dos principales quebradas entre Barrancas y el sector norte de la comuna.

Los proyectos que se proponen están buscando generar nueva infraestructura que permita facilitar la fluidez entre los sectores que hoy se ven separados.

En términos de inversión, las estimaciones preliminares que se realizaron plantean que la inversión privada llega alrededor de MM\$72.500 y la inversión social es un poco menor. Esto fue evaluado a partir de los estándares que plantea el Ministerio de Desarrollo Social.

#### Plan de Transporte Público

Se proponen recorridos. En una etapa inicial se propusieron 6 y a partir de ello se llegó a lo que en presentación se encuentra en un recorrido de color amarillo.

Se calculó la flota de buses que se requeriría y se llegó a un total de 80 buses. Lo cual no es un monto de inversión tan elevado. En Valparaíso opera una flota de 2.000 buses.

#### Propuesta de Facilidades

Pista sólo transporte público Eje Balmaceda. Pedro Montt- Barros Luco -Divina Provincia. Vía exclusiva en Centenario. Lo cual conlleva una inversión menor a MM\$2.000.

#### Ciclovías Propuestas

Hay ciclovías tácticas, es decir, de fácil implementación, no hay que romper el pavimento. Intermedio que se empieza a modificar un poco el entorno, modificar líneas de soleras, postaciones. Mayor, que requieren proyectar estructuras y/o expropiaciones.

Las ciclovías que se propusieron como parte del plan suman un radar de 24 kilómetros. Es importante destacar que en general las ciclovías que son de orden intermedias y mayor van asociadas al que venía del Plan de Vialidad Urbana Estructurante.

Las vías que están bajo lógica de más corto plazo son todo lo que se puede implementar en Llole, la principal dificultad es cruzar de Llole al norte. Para efectos de implementar una ciclovía se tendría que hablar de reducir drásticamente la capacidad de los puentes que hoy existen o implementar puentes nuevos. Ambas cosas complejas. Sin embargo, dado los datos obtenidos, al interior de Llole se ve bastante actividad. Si bien es una propuesta acotada la de corto plazo la de ese sector, si entrara a resolver o sería utilizada por la gente día a día.

En torno a la propuesta hubo dificultades por generar un consenso, especialmente respecto de los ejes Barros Luco y Angamos, originalmente la administración municipal anterior tenía desarrollado un plan maestro en donde se tenía una ciclovía por el eje Barros Luco que hacía uso del bandejón central; sin embargo durante el proceso de discusión del plan, el mismo municipio solicitó eliminar esa iniciativa porque al hacer uso del bandejón eliminaba arborización, el espacio para caminar se veía reducido y también se priorizó la existencia de estacionamientos. Por lo que se solicitó cambiar al eje Angamos. Sin embargo, la comunidad ciclista levantó varios reparos porque veían que la convivencia con el transporte de carga iba a ser complejo y los organismos técnicos del Ministerio dieron a conocer que también se podía convivir de mala manera con el transporte de carga. Por lo mismo, atendiendo a las complejidades, especialmente de los ejes Barros Luco-Angamos que es lo que podría ser un eje longitudinal a nivel provincial como programa se está en proceso de formulación y buscando financiamiento para poder desarrollar en 2024 un plan a nivel provincial.

Es una propuesta, la priorización está pendiente. A partir de este insumo se busca que se puedan generar las discusiones necesarias a nivel comunal y provincial con tal de ver donde poner el foco. A partir de las recomendaciones técnicas que se pueden hacer, es necesario poner un énfasis en el transporte público.

**María Soledad Schaaf**, expone que ella vive en San Juan, zona urbana, en donde la mayoría se mueve a través de bicicleta, pero es un lugar donde no hay veredas y es un peligro latente porque hay mucho movimiento de camiones. Debería existir una ciclovía en el sector.

**Joaquín Martínez**, indica que está en lo correcto, pero los márgenes de este estudio se formularon en 2019 y las propuestas se acotan hasta Llole. Sin embargo, a partir del diagnóstico realizado es que se planteó necesario desarrollar un ejercicio de planificación de escala mayor para efectos de lo que se comenta hoy. Para ese desafío se debe trabajar con el SEREMI MOP, porque ahí las vías que conectan San Juan con el sector urbano sur son tuición del Ministerio de Obras Públicas. La idea es que se pueda partir proponiendo un plan maestro que vaya desde Algarrobo a Santo Domingo, incluyendo San Juan y los sectores más alejados de la costa.

**Solange Guerra**, invita a que se pueda presentar a los vecinos lo expuesto el día de hoy por SECTRA. Da a conocer que hay sectores que no tienen transporte público. (pendiente exposición en UNCOSAN)

**Joaquín Martínez**, agradece la invitación a presentar. Respecto de la falta de transporte público, el ejercicio que se está desarrollando y lo que se está proponiendo son los antecedentes necesarios para un proceso.

Lo que se hace es realizar un diagnóstico que permite ver que es lo necesario, la gente no da más con el sistema actual se tiene que avanzar a un sistema regulado y además proponer cuales serían los recorridos de estos sistemas regulados y cuanto le costaría al Estado en términos de subsidio.

**María Orellana**, la comunidad de Lo Abarca-Lo Zárate tiene locomoción, sin embargo, pasa una vez al día, entonces debería existir más regulación y se debe priorizar. Como se descongestiona la ciudad si no se tiene como acercar las personas al sector rural.

**Joaquín Martínez**, hoy la micro que viene del sector rural tiene que ir parando cuadra por medio porque está toda la gente en el sector urbano esperándola. Si se llega a implementar un sistema regulado en el sector urbano esto va a implicar que los buses de los sectores rurales puedan modificar sus rutas a unas más expeditas y disminuir las paradas.

**Macarena Pereira**, hoy se ven programas que están desarrollando propuestas. Hay disponibilidad y voluntad de las distintas instituciones para poder llevar a cabo mejoras. Es importante la participación.

Respecto de la Comisión de Difusión, Comunidad y Educación, dado que no ha podido reunirse, se le pide a Rodrigo Jarufe que pueda hacerse cargo y convocarla mientras se arregla la situación con quién había quedado como presidente dado la importancia para cerrar el primer ciclo de comisiones.

Todos de acuerdo.

Invita a participar de diferentes actividades del mes de mayo.

Agradece a AIEP por el espacio dispuesto. Y da a conocer que la próxima sesión debería ser en junio.

**Constanza Lizana**, da a conocer que sería bueno conocer las próximas sesiones de manera de proyectar el año y a la vez se pueden ir proyectando las distintas comisiones.

**Caroline Sireau**, se espera que la próxima sesión pueda exponer la última comisión. Hay varios temas que se cruzan entonces ¿Existirá una propuesta de como abordar los cruces? Habrá que ser bilaterales o algo para poder avanzar. La próxima sesión se podría tener una propuesta respecto.

Se debe compartir las presentaciones con el acta. Para los equipos técnicos que presentaron pregunta si han considerado el aumento de la población ya que todos partieron antes de la pandemia.

**Constanza Lizana**, en la línea de lo que habla la Delegada, ya se tienen casi todas las comisiones con un plan de trabajo y atendiendo los nudos que se tiene como ciudad-puerto. Solicita poder tener una reunión con una primera tanda de comisiones donde se pueda atender ciertos temas de manera que la siguiente sesión de comisión trate alguno de estos temas. Sea una comisión monotemática, donde las distintas comisiones puedan trabajar ese tema, porque sino se va a ir dispersando en distintos temas y no se va a ir resolviendo cosas.

**Luis Knaak**, como secretaria ejecutiva nos encargaremos de analizar lo conversado y traer una propuesta. Respecto del cruce, se debería esperar que sesione la última comisión y hacer los cruces.

**Jan Johnson**, expone propuesta de calendario de las próximas reuniones realizado por Gobierno Regional para cumplir con la cantidad mínima de sesiones.

- 28 de junio
- 02 de agosto
- 27 de septiembre
- 08 de noviembre
- 13 de diciembre

Cierre Sesión

#### **4.- Acuerdos**

- Una vez que den cuenta todas las comisiones se enviará un resumen a cada uno de los integrantes e invitados permanentes.
- Enviar acta con presentaciones.
- Presidentes de comisiones e integrantes permanentes, reunirse antes de las sesiones del CCCPSAI.
- Generar propuesta sobre cómo abordar cruces en temáticas.
- Rodrigo Jarufe asume como delegado de la Comisión de Difusión, Comunidad y Educación.