

ACTA SESION ORDINARIA CONCEJO COMUNA DE TALCA

Se abre la sesión.

En Talca, a 27 de Abril del Año 2011, siendo las 17:15 horas, se inicia la sesión ordinaria del Concejo Comunal, dirigida por la Concejal, señora **PAULINA ELISSETCHE HURTADO**, contando con la participación de los siguientes Concejales :

SR. LUIS VIELMA ALFARO
SR. MANUEL YAÑEZ OLAVE
SR. PATRICIO HERRERA BLANCO
SR. RUBEN ALBORNOZ DACHELET
SR. MANUEL SAAVEDRA ROJAS
SR. CARLOS RAMIREZ PALMA
SR. JULIO CHERIF PEREZ

SR. YAMIL ALLENDE YABER : SECRETARIO MUNICIPAL

INVITADOS :

REPRESENTANTE MOP

- 1.- Correspondencia : - De Consejo de Monumentos Nacionales.
- 2.- Aprobación Actas : - Sesión Ordinaria de fecha 02 de Marzo 2011.
 - Sesión Ordinaria de fecha 09 de Marzo 2011.
 - Sesión Extraordinaria de fecha 09 de Marzo 2011
 - Sesión Extraordinaria de fecha 16 de Marzo 2011
 - Sesión Ordinaria de fecha 16 de Marzo 2011
 - Sesión Extraordinaria de fecha 23 de Marzo 2011
 - Sesión Extraordinaria de fecha 30 de Marzo 2011
- 3.- Exposición MOP, sobre Mejoramiento Avda. Ignacio Carrera Pinto.
- 4.- Acuerdo para efectuar reconocimiento a Fundación Levantemos Chile.

Tabla Complementaria :

- 2.- Exposición Club Deportes Rangers S. A.

1° PUNTO : Correspondencia :

Señor Allende, indica que son 2 correspondencias que han llegado frente a consulta realizada por la Concejal Paulina Elissetche en sesiones pasadas, respecto al tema de Monumento Arqueológico ubicado en 1 Oriente entre 1 y 2 Norte.

La primera que llega cronológicamente es respuesta de Empresa Sanitaria Aguas Nuevo Sur S.A., y es la que se envió al Consejo de Monumentos Nacionales, y dice : Junto con saludarlo me dirijo a usted en relación a su propuesta de reforzamiento estructural provisorio para el Monumento Arqueológico Puente Baeza ubicado en la Calle 1 Oriente entre 1 y 2 Norte en la Comuna de Talca, Región del Maule.

Al respecto, este Consejo aprueba la intervención propuesta, condicionado a lo siguiente :

- 1.- Se aprueba como solución provisorio cuya duración no deberá superar los 2 años.
- 2.- Se deberá aclarar si la madera (roble) tiene algún tratamiento exterior (tipo barniz o impregnante que asegure barrera contra la humedad).
- 3.- En el período de 2 años que durará la obra provisorio se deberá presentar al CMN el proyecto definitivo para su evaluación y no será necesariamente de hormigón como se propone sino que se deberá estudiar la materialidad según los resultados del estudio que se generará posterior a éstas obras.
- 4.- A partir de la instalación de la estructura provisorio el titular deberá implementar un monitoreo semestral que dé cuenta de las condiciones de conservación, tanto de la estructura provisorio instaladas como de la estructura del puente, debiendo remitir al CMN, un informe de dichas actividades.
- 5.- A partir de la recepción de este documento, el titular deberá proceder a ejecutar las labores arqueológicas comprometidas y acordadas con este Consejo, en un plazo no mayor a 2 meses. Lo anterior se justifica debido a las condiciones de conservación críticas del Monumento Arqueológico Puente Baeza y la situación climática de la zona.
- 6.- Una vez ejecutadas las labores arqueológicas se deberá remitir un informe ejecutivo de las mismas y un informe final una vez terminada la obra.

7.- El Arqueólogo será responsable de monitorear las obras de instalación de la estructura provisoria en conjunto con los profesionales encargados de la empresa velando por la preservación del puente.

8.- Para acceder y monitorear a futuro, deberán implementar ó rehabilitar una escotilla lateral que permita el acceso sin dañar ninguna de las estructuras del Puente.

9.- El titular de lo presentado se responsabiliza por la integridad de la estructura del Puente Baeza el período en que la obra de emergencia esté instalada y hasta que se realicen las obras definitivas para este Monumento Arqueológico. Además, la empresa será responsable de la integridad de la estructura provisoria, en el entendido que esta no solo debe sostener el flujo vehicular de la calle donde se ubica, sino que además no dañar ninguna de las estructuras aún existentes del mencionado puente.

Finalmente, y como resultado del trabajo de obras de emergencia, se deberá remitir un completo levantamiento arquitectónico, arqueológico e histórico del Monumento Arqueológico Puente Baeza.

Posteriormente llegó respuesta a consulta que se hizo directamente al Consejo de Monumentos Nacionales, que señala : A través del presente y junto con saludarlo muy cordialmente, acusamos recibo de su Ord., citado en el Ant, donde consulta sobre las gestiones realizadas por este Consejo respecto de las obras de reposición de pavimento asociadas al monumento arqueológico (MA) Puente Baeza.

En tal sentido, este Consejo ha realizado diversas gestiones dentro de sus competencias, las que radican en el cuidado y conservación del patrimonio en general, y la estabilización estructural y puesta en valor del MA Puente Baeza en particular, dañado por las obras de reposición de pavimento antedichas. Así y en relación a lo indicado, adjuntamos el Ord. N° 1749 del 14 de Abril del 2011, emitido por el Consejo de Monumentos Nacionales a este respecto.

Esperamos al igual que usted que la realización de las obras solicitadas permita la reanudación del tránsito vehicular en dicha vía y la solución de los problemas de descongestión a los que hace referencia.

2° PUNTO : Se aprueban sin observaciones las Actas de fecha 02, 09 (29, 16 (2), 23 y 30 de Marzo 2011.

3° PUNTO : Exposición MOP, sobre Mejoramiento Avda. Ignacia Carrera Pinto.

Johan Marholz, una de las observaciones de la Municipalidad fue porque le llamaban Circunvalación Sur, en todo caso es una cosa menor, responde solamente al nombre del proyecto y es algo fácil de modificar, aunque las Fichas y demás se han levantado con ese nombre, el Sistema Nacional de Inversiones es un proceso, tiene una etapa de ideas, prefactibilidad, diseño y se han ido quemando todas esas encontrándose ahora ad portas de la ejecución.

Señor Allende, mientras se re-instala nuevamente el equipo, se continuará con la Tabla.

4° PUNTO : Acuerdo para efectuar reconocimiento a Fundación Levantemos Chile.

Señor Allende, la nota del Alcalde (S) señala lo siguiente :
En el marco de la Sesión Solemne que se desarrolla con motivo del Aniversario 269 de nuestra Comuna, se ha estimado oportuno someter a vuestra consideración efectuar reconocimiento a la Fundación Desafío Levantemos Chile; lo anterior se fundamenta en la destacada e invaluable colaboración desarrollada en ayuda a nuestra comunidad a raíz de los duros efectos que nos provocó el terremoto del 27 de Febrero del 2010.

Entre sus aportes más relevantes es preciso destacar :

- Reposición Escuela Brilla El Sol, además de importante apoyo a sus alumnos,
- 7 Salas Modulares y Servicios Higiénicos para la Escuela Carlos Spano y Carlos Salinas Lagos,
- 6 Salas Modulares para Liceo Marta Donoso Espejo,
- 2 Salas Modulares para Liceo Héctor Pérez Biott,
- 37 unidades de aleros para diferentes establecimientos,
- Equipos de aire acondicionado para 34 salas modulares,
- 4 Aulas modulares para Liceo Diego Portales,
- 6 Aulas modulares y 3 Módulos Servicios Higiénicos para Liceo Abate Molina.

Las donaciones, sin considerar la reconstrucción de la Escuela Brilla El Sol, tienen un valor referencial de \$ 1.118.967.36

Es importante reconocer este aporte que, procede de una loable institución, con un equipo de trabajo que, desinteresadamente, nos prestó una ayuda significativa en los momentos que más lo necesitábamos.

Esperando contar con vuestra aprobación para la nominación solicitada.

Agrega el señor Secretario que es la propuesta que se hace al Concejo.

Señor Herrera, señor Cherif, aprueban.

Señora Elissetche, consulta en que consiste la distinción.

Señor Allende, se debe buscar, como es una persona jurídica, el reconocimiento que el Municipio tiene normalmente es Hijo - Ciudadano Ilustre, pero se debe ver cual, que debiera ser muy similar al que se hizo a Radio Paloma ó en alguna oportunidad a la Corporación Escuela España.

Señor Vielma, consulta si esto será el mismo día en que se premiará al Minero.

Señor Allende, el mismo día de la Sesión Solemne.

Señor Saavedra, el reconocimiento al Minero está aprobado.

Señor Allende, consulta si para hacerlo en la misma Ceremonia.

Le indican que sí.

Señor Saavedra, ese homenaje está pendiente desde el año pasado.

Señor Allende, recuerda que eso se realizará en ceremonia puntual, porque las personas que asisten son diferentes, es una ocasión donde la comunidad como tal haría el reconocimiento, y hoy se tiene un problema de espacio para dar cabida.

Informa que la actividad de la Sesión Solemne se realizará en el Aula Magna de la Universidad Católica, dado que el Teatro Regional está ocupado también con una actividad conmemorativa, que es la presentación del Ballet Folklórico, quien necesita alrededor de 6-7 horas para preparar el escenario, y tal como ha sido en años anteriores, hay 2 funciones, una directamente a jóvenes, a las 16:00 horas.

Señor Yáñez, votó en contra al tema del Minero, posición que mantiene, dado que su proposición fue declararlo Héroe del Bicentenario, lo que no descalifica respecto de la idea de los demás.

Lo otro es destacar al señor Cubillos por su aporte post - terremoto.

Señor Allende, le aclara que el reconocimiento es la Fundación, no a la persona.

Y la fundación determinará que persona (as) reciben.

Señor Ramírez, en relación al punto específico está de acuerdo, significa reconocer a una institución que ha desarrollado una labor de apoyo a la ciudad, lo que es importante.

Pero también desea recordar el Acuerdo de este Concejo, en el sentido de poder declarar Ciudadano Ilustre al Minero, y que efectivamente tal como indica don Yamil, la idea era que fuese un acto público, sin embargo se entiende que los espacios de reconocimiento que tiene este Concejo es en el Acto Solemne de Aniversario, por tanto, solicita considerarlo en ese aspecto, además un acto público de reconocimiento de la ciudadanía, este Concejo representa a la ciudadanía en general, por tanto tienen la facultad para rendir un homenaje a esta persona.

Señor Vielma, concuerda con lo expresado por Carlos, este Concejo nombró Ciudadano Ilustre al Minero, pero se ha ido postergando la entrega, no pueden llegar más allá, además que es la oportunidad, es el Aniversario de Talca y que mejor para destacar a un Ciudadano Ilustre, incluso pensaba que ya estaba considerado, y no sabe si hay que solicitarlo para que pueda ser incluido en la Ceremonia.

Señor Herrera, le preocupa que tengan que hacer un acto tan importante como es el día de Talca en un recinto que no reúne la condiciones, es muy pequeño, y en ese sentido, es partidario hasta de cambiar el día de la ceremonia, para hacer algo como corresponde en el Teatro Regional.

Señor Cherif, apoya el homenaje a la Fundación Levantemos Chile, está más que merecido destacar la labor, además que han realizado aporte a personas privadas, y se suma a las palabras de Patricio, en el sentido que esto es tan relevante, que hacerlo en un espacio tan reducido, no toma la efervescencia que debiera tener el Aniversario como tal, y el Teatro Regional pertenece a todos los talquinos y es el más indicado para realizar un acto tan importante.

Señora Elissetche, está por el reconocimiento a la Fundación, de todas maneras.

En cuanto al caso del señor Henríquez, el Minero, se acordó que se entregaría, quedó claro que sería en el día de la ciudad y el acto público de reconocimiento, aunque la entrega nuevamente es eso, pero esa se hizo en la Plaza Cienfuegos, cuando llegó por primera vez a Talca.

La entrega está acordada y deben hacerla ahora, se refiere a la distinción de Ciudadano Ilustre; en cuanto al lugar, lo ideal es que fuese el Teatro Regional, y lamenta que no se haya tomado la precaución de que no se hubiese reservado para este Aniversario.

No cree que la Aula Magna de la Universidad Católica desmerezca, son 250 personas, antes de tener el TRM, se hacía en la U. de Talca, de características similares, pero no hacerlo el 12 de Mayo es como celebrar una fiesta importante otro día, no corresponde, y sugiere hacerlo en el mejor espacio que exista después del TRM.

Señor Herrera, no le corresponde al Concejo resolver eso, el Punto de Tabla es el reconocimiento a la Fundación.

Los señores Concejales aprueban, y dejando claro que el homenaje al Minero debe ser el día 12.

ACUERDO N° 126 : El Concejo acuerda distinguir a la Fundación Desafío Levantemos Chile, en el marco de la celebración del Aniversario de Talca, el día 12 de Mayo, por su invaluable colaboración desarrollada en beneficio de los Establecimientos Educativos Municipalizados afectados por el terremoto del 27 de Febrero del 2010.

Se vuelve al 3° Punto.

3° PUNTO : Exposición MOP, sobre Mejoramiento Avda. Ignacio Carrera Pinto.

Señor Johan Marholz, presentará el Proyecto Avda. Circunvalación Sur de Talca, este es mismo se presentó a la comunidad, en el marco del proceso de evaluación ambiental del proyecto, este proyecto vial se sometió al sistema a Evaluación de Impacto Ambiental de manera voluntaria, la Ley no exige hacerlo, pero entendiendo que el proyecto se inserta en un área densamente poblada, todos los tramos que en el fondo implica hacer una intervención de estas características, es que se decidió hacerlo básicamente por 2 cosas, poder validar con la gente del sector, dado que el proceso de evaluación de impacto ambiental incorpora un proceso participación ciudadana potente, generar medidas de compensación.

Y con la resolución de calificación ambiental tener un respaldo, para que MIDEPLAN diga el día de mañana, okey, se puede hacer; el proyecto se desarrolló dentro de un marco legal, técnico y presupuestario, dentro de lo legal no pueden salirse de las atribuciones que entrega la Ley al Ministerio de Obras Públicas, Vialidad, ahí habrá que compensar algunas canchas de baby, tenis, aunque no es lo que hacen ellos y pueden tener problema con Contraloría, pero desea dejar claro que con la Resolución de Clasificación Ambiental justifican este tipo de intervenciones, además refleja una postura respecto al tema, de cómo incorporar a la ciudadanía en este tipo de Proyectos.

Muestra las áreas a intervenir, el Plano de Talca, el eje Ignacio Carrera Pinto, que es donde realizarán la intervención. Como Ministerio de Obras Públicas intervienen en las ciudades cuando hay temas viales, pero estrictamente cuando hay decretos que dicen que una determinada vía le corresponde a Vialidad, el resto es trabajo de Vivienda, del Municipio.

En este caso lo que están haciendo es generar la continuidad entre la Circunvalación Norte y la Ruta K-630, para unir la Ruta 5, K-60 y nuevamente poder salir a la Ruta 5, el que se vayan por esa vía y no por otro punto, es materia de la planificación territorial, y en el Plan Regulador está definido el área a intervenir, de hecho en la imagen satelital se ve que se ha reservado la faja, la línea de edificación siempre se mantuvo, salvo algunas excepciones, pero porque se tenía pensado que en algún momento se debía materializar la vía, entonces, por un lado está planificado y es parte del Plan de Desarrollo del Sistema de Transporte Urbano de la ciudad de Talca, desarrollado por SECTRA, donde es uno de los proyectos importantes a desarrollar, en el fondo este dice las intervenciones a hacer, para que el sistema de transporte funcione medianamente bien.

El objetivo del proyecto es dar continuidad al eje, que está conformado por la Circunvalación Norte y el nuevo acceso sur a la ciudad, Ruta K-630, a través de la intervención de Ignacio Carrera Pinto, Avda. Colín, mejorar con ello las condiciones de conectividad, de funcionamiento de la Ruta, a través de un ordenamiento del perfil, acá no se genera una nueva oferta vial, se mantiene, habrá 2 pistas efectivas, dado que hoy se tiene la dificultad de los virajes a la izquierda, paraderos de buses, que generan taco, lo que se desea es incorporar todos los elementos necesarios para que haya un transitar fluido en ambas pistas, por tanto, es un ordenamiento del eje, no es una nueva oferta vial, pero con ello también mejorar las condiciones de seguridad vial, que son bastante complejas, para peatones, ciclistas.

En la situación actual de congestión, se llega a tasas del orden de los 2.600 vehículos/hora promedio, lo que se supera en las horas pick.

Hay largos tiempos de viaje, lo que revierte en costos altos, hay también un tema de emulsión atmosférica, básicamente en NOx, óxidos de nitrógeno, azufre y CO2, hay otro tema asociado al material particulado que no se resuelve con esto, pero la emisión de los motores sí, porque el tiempo de estadía de los vehículos en la vía, es menor.

También hay un tema de ruido importante, que está asociado a las fuentes móviles, hoy hay niveles altísimos, pasado la norma en Avda. Colín, está medido y se mejora en cierta medida, pero no se soluciona en un 100%, porque está asociado a tránsito.

Problemas de operación y seguridad vial, hay un ancho no uniforme que genera cuellos de botella, calle de servicio que no tiene continuidad, no está resuelto el tema de los virajes a la izquierda, hay problema con los cruces de peatones, no tienen los resguardos adecuados, los paraderos de locomoción colectiva también generan problema, hay tránsito de bicicletas en condiciones no seguras, pavimentos colapsados que se han hecho en tiempo distintos, y por tanto presentan estados diferentes, bordes de calzada sin soleras, congestión vehicular, anchos de vía irregulares, en algunos sectores 2 pistas, en otros 1 pista, hay paradas de locomoción colectiva que no están bien configuradas, muestra ejemplos a través de fotografías.

La calle de servicio poniente tampoco presenta continuidad, no hay facilidades para los ciclistas ni peatones, muestra fotos de cómo se circula, aunque la gente tampoco tiene hábitos para utilizar estos medios de transporte.

Por tanto, se desarrolla un proyecto vial, con un diseño geométrico que tiene que ver con la velocidad de desplazamiento, manual de carretera, pavimentos asfálticos que están diseñados a 20 años para tonelaje de camiones pesados, todo normado por el Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas.

Hay un proyecto de saneamiento y drenaje, lo que hace este proyecto es tomar el Plan Maestro de Aguas Lluvias de la ciudad y desarrolla la parte que corresponde a ese Plan dentro del área de intervención, se hace un colector y hay un proyecto de seguridad vial.

Además, proyectos complementarios, en relación a iluminación, paisajismo, equipamiento, cambios de servicio húmedo - seco, y un tema importante son las expropiaciones, si bien no es tan duro como en otros proyectos, si hay puntos singulares que se deben expropiar, en general la faja se ha respetado bastante.

Muestra los perfiles tipos que se manejan, 2, uno de la 26 Sur hacía el norte y otro de 26 Sur hacía el Puente El Cajón, el primero es una faja de 50 mts de ancho, con doble calzada birideccional, una mediana de 5 mts en el medio, con aceras a ambos costados, una zona de parque, ciclovias en el sector poniente, y una calle de servicio en el mismo sector.

De la 26 Sur hacía el límite sur de Talca, Puente El Cajón, se restringe un poco el perfil, pero se mantiene la doble calzada birideccional, las aceras peatonales y la ciclovía.

El por qué del cambio de perfil, responde a que inicialmente el proyecto se conectaba con la Ruta 5 a través de la 26 Sur, de hecho el Proyecto desarrolló la ingeniería de detalle de la 26 Sur, hoy en día eso es parte del área urbana de Talca, por tanto se tiene la responsabilidad de pasar esos antecedentes al Ministerio de Vivienda, y la solución es a través de la K-630.

Agrega que justifican los proyectos a través de la rentabilidad, por los flujos, por la cantidad de vehículos que transitan, y la 26 Sur marca un punto de inflexión en esto; hay que entender que las ciudades son entes dinámicos, y la respuesta que se está dando en cuanto a la vialidad, también lo son, por tanto esto no es lo último que se va hacer, sino que es el proyecto que se tiene diseñado, los recursos para su ejecución, pero evidentemente si se van generando condiciones distintas en el tiempo, se deberá buscar otro tipo de solución.

La lámina muestra el tema de seguridad vial, paisajismo, está toda la señalética que tiene que ver con la norma, los cruces, se incorpora el tema de los paraderos para albergar la locomoción colectiva, las ciclovias, todo lo de color verde es césped. De color rojizo es cubre suelo, y lo café es maicillo.

Hay un proyecto de paisajismo asociado, se van a intervenir algunas áreas verdes aledañas, porque habrá una pérdida del parque, la idea es mejorarlas todas que estén cercanas a la zona, en cuanto a calidad y distribuir un poco los beneficios de esto a lo largo del eje, ya que actualmente están concentradas al principio del eje, y hacía el final casi no existe, se hará un trabajo en torno a toda la intervención.

Muestra el tema de los virajes a la izquierda, entre la mediana se genera una pista que permite evitar el roce que se genera cuando hay un vehículo detenido en esa pista y los de atrás desean seguir; estas son láminas tipo, toda la información está en el sistema de evaluación de impacto ambiental.

Ello se puede revisar, hacer observaciones, ahora dentro de Mayo se cierra el proceso de participación ciudadana, por tanto es importante, si hay algo que desean decir, pueden hacerlo.

En cuanto al alumbrado público, se está trabajando con 2 tipos de luminarias, las que muestra es para la intervención vial, para la calle, y lo otro para las zonas de paisajismo, plazuelas, ect.

También dentro del proyecto de paisajismo está el de mobiliario, se reemplaza todo lo que se saca, aunque algunas cosas no quedarán en la misma ubicación, porque evidentemente hay una re-distribución del eje, y se mejora su calidad, e incluso la cantidad.

Las expropiaciones se concentran en el comienzo del proyecto, donde es la Papelera Carlos Schorr, para poder dar continuidad al eje que va hacia la Circunvalación Norte, hoy día se debe circular por la pista oriente y ahí tomar la Circunvalación Colín, la idea es que haya continuidad en eso. Existían algunos rumores que la familia Schorr estaba muy complicada con el tema de las expropiaciones, pero la verdad es que se llevaron una grata sorpresa el día que se visitó, fueron muy atentos, todo bien.

Entre 19 y 21 Sur no se respetó la Línea de Edificación, no sabe porque, pero frente al Lider hay 10 casas que hoy están casi todas ocupadas por comercio, eso fue en el año 1990, pero no sabe que sucedió ahí, debiendo ser expropiadas.

Hay un sector de predio agrícola en la 26 Sur, una casona y en la 27 Sur hacía Villa los Ingenieros, también hay alguna expropiaciones.

En total son 43 Lotes, 2,9 hás, prácticamente, 29 edificaciones, casi 7.500 m².

Muestra maqueta virtual de lo que se espera sea en definitiva el proyecto.

Este es un proyecto de 3,1 km, no es un proyecto rural, es vial urbano, a pedida del Hospicio se dejó un espacio para poder detenerse cuando hay servicios fúnebres, etc., agrega que cambiaran algunos virajes, al haber una mediana no se podrán hacer todos los movimientos, pero ahí cobra un rol importante la calle de servicio, porque permite albergar esos movimientos.

Se debe entender que esto le brinda una seguridad de operación a la Ruta absolutamente distinta a lo que hay hoy día.

Indica que están todos los movimientos resueltos, habrá algunos recluteos, aunque habrá drama en la etapa de construcción, se deberá implementar buenas medidas para no generar trastornos mayores, aunque ninguno mayor que al que hay hoy en día.

Señor Saavedra, consulta si no se pensó respecto de las luminarias, se refiere al tremendo problema que se tiene como país, de energía, que sean solares como es en Concepción, Iquique, donde las Avenidas tienen pantallas solares, con una luz excelente.

Johan Marholz, hay temas que se pueden ir viendo, dentro de eso está el paisajismo, iluminación, se está en conversaciones con Dirección de Obras para justamente afinar esos detalles, tener una línea de mobiliario, acorde a lo que está implementando la Municipalidad, el arbolado que se incorpore que sea de acuerdo a los instructivos que han ido generando, se está trabajando en el tema del riego, etc.

La primera parte es básicamente el Estudio de Ingeniería que se presentó, y lo que mostrará ahora es la Evaluación Ambiental.

Muestra la configuración del uso espacial del territorio, lo de color amarillo son principalmente viviendas, pero hay terrenos agrícolas, equipamiento educacional, equipamiento deportivo, áreas verdes, comercio, industrias, sitios eriazos, servicios públicos, etc., y señala donde se hará la intervención.

Se identificaron impactos permanentes y transitorios, los permanentes son las cosas que van a cambiar, que no van a volver a la situación en que están hoy en día, y los transitorios son principalmente asociados a la etapa de construcción.

En cuanto a lo permanente está el tema de las áreas verdes y arbolado, importante y muy sentido por la gente, hicieron un catastro y evaluación de lo existente, son 1.111 individuos totales que hay en el área, muestra la distribución en términos de especie, y lamentablemente no están en muy buena condición, hay pérdida de vitalidad, sanidad en varios de ellos.

Dice lamentablemente, porque dentro del proyecto se tenía la intención de transplantar los que estuviesen en buena condición, pero no son muchos, por lo que lo más probable es que haya que reemplazar, aunque en esto algún experto deberá emitir su opinión en el momento.

Muestra la distribución espacial de los árboles en el eje, y como se ve están absolutamente concentrados en el principio, conforme se avanza hacia el sur disminuye esa concentración, la idea es que en el proyecto puedan generar áreas verdes en todo el eje.

Indica las especies que existían, y es lo que se afecta, en total 241 individuos, donde un 43% son introducidos, un 4,15% nativo y 2,49% no identificadas producto del estado de conservación.

Las medidas asociadas a eso, primero, tener a los trabajadores muy claros, porque hay que minimizar impacto, no hay que romper árboles ni arbustos por gusto, sino que restringirse a las áreas de trabajo, en caso que sea necesario poner cerco de protección, y se plantea el trasplante de las especies que estén en inadecuada condición sanitaria y de vitalidad, trasplantar no es fácil, es complicado, especies muy caprichosas, por lo que es un trabajo delicado, pero también se plantea la reposición de árboles en razón de 2:1, esto involucra el prendimiento de ellos, no es cosa que se corten - se planten, sino que velan porque estos prendan.

Aunque no sabe si van a tener problemas, en el sentido que les de para plantar todos los árboles necesarios, y se está conversando con Dirección de Obras para ver la posibilidad de intervenir algunas otras zonas.

En cuanto a las áreas verdes, se va a intervenir del orden de 1 hás, 9.685 mts, que es el 50% del parque que existe hoy en día, que tiene casi 2 hás, pero se va a reponer césped en esa cantidad, plantaciones de cubre suelo, carpeta de maicillo, en total son 45.823 m², que se construyen, haciendo la diferencia, hay 26.386 m², nuevos a lo largo del eje.

Respecto a la infraestructura y equipamiento, todo se repone, las canchas, asientos, módulos de juegos infantiles, etc.

Muestra una imagen del equipamiento tipo, paraderos que se utilizan hoy en día y que cumplen ciertas condiciones en términos de mantención, son antivandálicos, etc, lo interesante es que da la posibilidad de hacer gestión con la publicidad, ver la posibilidad de implementar un modelo de negocio, concesionar una zona, ya que hay casos en que se ha hecho exitosamente.

En cuanto a las expropiaciones, se va a resolver de acuerdo a lo que establece la ley, hay un procedimiento de expropiaciones, hoy en día se está en la etapa de evaluación del estudio de expropiaciones, se hace a través de tasación de peritos externos al Ministerio, lo hacen llegar al Depto. de Expropiaciones, hoy está en revisión, son vario los antecedentes, que calcen los RUT, hay sucesiones, y cuando esté claro se hacen las notificaciones, estima que 1-2 meses estas deben hacerse a cada uno de los propietarios, ellos tienen un espacio de 15 días para poder hacer sus descargos, si están ó no de acuerdo, el dinero queda consignada en los Tribunales, si están de acuerdo firman un convenio, retiran su dinero, sino, sigue el proceso judicial y la posibilidad es discutir el precio, porque la expropiación se hace igual.

Indica que no han querido contaminar el proceso de Evaluación Ambiental por el tema de las expropiaciones, dado que son casos puntuales, se debe ver caso a caso, las casas son todas distintas, lo que hay adentro son todos los casos particulares, entonces lo que se propuso es hacer una reunión que también se está coordinando con el Municipio, para poder explicar en términos generales como funciona el sistema de expropiaciones, para luego definir un horario, día, persona, que atenderá los casos puntuales e ir resolviendo.

Cobra mucha importancia el tema del comercio, porque la gente verá intervenida su actividad en la etapa de construcción, por tanto la idea es que manejen la mayor cantidad de información, con el mayor tiempo posible para que puedan tomar los resguardos del caso y no vean afectada su fuente de ingreso.

Mencionaba el tema del ruido, el que hoy ya está saturado, indica los niveles que se mostraron en el estudio, 58 - 63 descíbeles equivalentes diurno y entre 42 - 83 nocturno, promedio, pero se llega a niveles de 88 en el día y 80 en los más extremos, que es altísimo, fuera de norma. Se espera mantenerse dentro de 65 - 70 durante la etapa de construcción, pero una vez que vuelva a operación se llegará a lo mismo.

Las láminas muestran los puntos donde se hizo las mediciones de ruido, y se espera con el mejoramiento de la carpeta, al ser un pavimento asfáltico continuo, que el roce sea distinto, si se acercan a la Ruta 5, cuando no hay mucho tránsito, se logra apreciar esa diferencia, aunque el oído humano recién aprecia entre 5 - 10 descíbeles, y lo percibe como molesto cuando el ruido es mayor a 10 descíbeles, por tanto, se espera no causar mayor problema con eso, en todo caso hay medidas de gestión asociadas, que tienen que ver con el control del horario de trabajo, mantención de los equipos y maquinarias, minimización de ruidos, a través de pantallas modulares, además barrera anti ruido móvil que avanza con el frente de trabajo.

Hay emisión de material particulado, principalmente por el movimiento de maquinarias, camiones, excavaciones y se plantean medidas de gestión, control de velocidades, lavado de las ruedas de los vehículos cuando salgan de lugares faenas, los camiones deben trabajar cubiertos cuando van con carga, y la instalación de mallas anti polvos en los frentes de trabajo.

Se levantará todo el pavimento que existe hoy en día, se generará del orden de 31.600 m³ de material inerte, no es basura, y lo que se desea es poder generar una zona de botadero como corresponde en Talca, se tuvo todo el drama que se vivió con el terremoto, y gracias a la gestión oportuna hecha entre varios servicios, Municipio, se trabajó muy bien, en esos botaderos está apareciendo pasto, es como si casi no hubiese pasado nada; se espera lograr esa articulación, y como hay recursos involucrados, poder postular un espacio como corresponde, y dejarlo para la ciudad. Agrega que ahí hay un trabajo municipal bastante importante, que es trabajar alguna normativa que regule todo el proceso de generación, la acumulación temporal, dado que no se puede dejar el escombros en cualquier parte, como también el transporte y la disposición final, ya que si se tiene un lugar adecuado, deben tener las herramientas para evitar que boten en otros lugares.

Durante la etapa de construcción habrá desvíos de tránsito, disminución en la velocidad, aumento en los niveles de congestión, lo que evidentemente genera molestias, conflictos; hay un Plan de Gestión de Tránsito que se debe hacer, en su momento, no se puede decidir ahora porque es parte del modelo de gestión de la empresa, se va a licitar, pero deben dejar cosas relativamente abiertas, lo que se quiere hacer en este proceso es establecer los mínimos.

El Plan de Gestión de Tránsito se desarrolla cuando está licitado, cuando hay una empresa a cargo, se plantea y se revisa con el Depto. de Tránsito de la Municipalidad, con la Seremi de Transporte, y se aprueba.

Lo que plantean es parcializar los trabajos, intervenir primero la calle de servicio, dejarla lista, trasladar uno de los flujos a ella, se interviene el otro lado de la pista, y así. La oferta vial que existe hoy día se mantiene siempre, se disminuirá la velocidad porque hay algunos puntos conflictivos, pero la oferta vial se mantiene.

Hay casos en que se generan vías alternativas, pero todo es parte del Plan que se generará en su momento.

Indica que en este proyecto se lleva años trabajando, incluso varios han participado de otras instancias.

Por ejemplo, cuando se hizo el análisis de alternativas, salía la Circunvalación como una costanera, daba rentabilidad para el 2030, se hizo la modelación de la que iba por el otro lado del río, rentabilidad para el 2050, lo que no quita que en algún momento se pueda hacer, cuando los flujos lo ameriten, se pueden retomar esas ideas y plantearlas, pero hoy en día se tiene este proyecto que está listo, están los recursos, y se desea avanzar en esto.

Informa que hicieron muchas reuniones técnicas, y de participación ciudadana, esto es parte de la última etapa, el Estudio de Ingeniería, pero la verdad es que viene de antes, se tienen las Actas, respaldos necesarios, y eso condujo a varias cosas positivas, lo primero es que hubo una aprobación del proyecto sin mayor problema en la Unidad de Control Vial Urbano que depende de la Seremi de Transporte, antes de Mideplan, quien cita a todos los servicios involucrados en este tipo de intervenciones, MINVU, Municipalidad, MOP, etc, revisan el proyecto a fin que cumpla con toda la normativa, dan su visto bueno y el pase para la otra etapa.

Se definió con la comunidad, proceso que aún está abierto, algunas compensaciones respecto a las áreas verdes, equipamiento, se llegó a algunos acuerdos, definiéndose el ingreso voluntario al Sistema de Evaluación Ambiental, esto está en proceso de evaluación, se puede ingresar a la página, revisar los antecedentes del proyecto y hacer observaciones, se dará respuesta formal a cada una de ellas, y también pueden ingresar a la página del Ministerio, interesa que se utilicen estos canales de comunicación, es la vía oficial.

Señor Herrera, esto claramente es un mejoramiento de lo que es la Avda. Ignacio Carrera Pinto, no cree que sea una circunvalación sur, no vio vehículos mayores en la presentación, camiones, y seguramente se va atener problemas con ellos, pero la preocupación mayor pasa por que el MOP normalmente hace proyectos interesantes que como se ha indicado, tienen que ver con la rentabilidad, siempre es el que decide por donde van las vías, y el tema de la rentabilidad es bastante variable, en Santiago se ve que construyen grandes cosas, invierten recursos importantes, resolviendo los problemas de una manera mucho más completa que lo que se hace en regiones, donde siempre se les quita posibilidades.

Esta intervención pudo ser bastante mejor que lo que se indica, aunque hubiese tenido un costo más elevado, pero se habría el resuelto, hoy se mantendrá el flujo, quizás será más fluido, pero la preocupan otras cosas, primero, la Circunvalación Norte también tenía un proyecto interesante, elaborado por el MOP, consideraba una serie de otras cosas, sin embargo se redujo a un porquería de Circunvalación.

Johan Marholz, no sabe si es una porquería.

Señor Herrera, es así, se ha tenido una serie de problemas, no se sabe si en el futuro será mejorado o no, pero la verdad es que no se ejecutó el proyecto que les presentaron inicialmente, por el cual se discutió en varias oportunidades, se entregaron opiniones, se reunieron, participación ciudadana, y al final se reduce a algo bastante mejor, ojala que acá no suceda lo mismo.

Señor Johan Marholz, está diseñado y pedido los recursos, esto es.

Señor Herrera, su otra preocupación es que al momento de la licitación no vaya a pasar lo mismo que ocurrió en 8 Sur, donde se instaló una empresa, cortó el tránsito, no se tomó ninguna medida de mitigación para quienes trabajan ahí, para el tránsito de esos vecinos, sino que simplemente cortaron, creando una serie de problemas que después trataron de resolver de alguna manera. Deja claro que era otro organismo, Serviu, pero acá se han dado algunas ideas de cómo no afectar.

Señor Johan Marholz, se afectará igual, la idea es minimizar eso.

Señor Herrera, pero deben haber medidas de mitigación que permitan resolver los problemas.

Esa es la preocupación, que la empresa llegue a imponer sus términos sin preguntar a nadie, creando conflicto con ese número inmenso de personas que viven - circulan por ese sector.

Una tercera preocupación tiene que ver con las expropiaciones, espera que no haya dificultades con la Familia Schorr, francamente, probablemente se irá a Tribunales, aunque como se ha manifestado puede que haya una buena disposición para resolver el tema, dado que es bueno para la ciudad el tener este tipo de mejoramiento, se debe lograr, ya que actualmente no está bien, más si incluye el mobiliario urbano, aunque se pierda parte del parque, que será muy sentido por la comunidad, pero si hay otras medidas que permitan resolver la situación, se puede entender lo positivo que es para Talca, pero se debe tener claro que no es lo definitivo.

Señor Johan Marholz, el tipo de vehículo que transita por una vía dentro de la ciudad, es resorte de la Dirección de Tránsito - Seremi de Transporte, lo dice por el tema de los camiones, si hay un drama con ellos, circulación, se puede restringir los horarios, pero es una medida de gestión, ellos se encargan de hacer la infraestructura, pero la forma en que opera es resorte de otro organismo, y hay que hacerlo en función de lo que se va viendo, si genera conflictos habrá que tomar medidas al respecto.

En cuanto a que en Santiago se hacen cosas y acá no se puede hacer, tiene que ver con la cantidad de gente que hay en Santiago y las metodologías de evaluación, que valen para ellos y para acá, lamentablemente son las mismas, entonces, acá se tiene dificultades en cuanto a la rentabilidad, porque hay menos cantidad de gente, menos flujo, allá hay 6 millones de personas todo es más fácil, incluso posibilita tomar otras herramientas, como es la concesión, allá funcionan, acá no, allá pueden cobrar porque la gente tiene la disponibilidad para pagar, es decir, son realidades distintas; además que es un tema que se debe trabajar con Mideplan, ellos hace mucho tiempo que están en eso, vienen con proyectos - desean incorporar una ciclovia, pero es un costo, no hay una fórmula para calcular el beneficio, que en estos tiempos es una locura, pero son trabajos que hay que hacer.

Al comienzo manifestaba que estaban restringidos a un marco legal, técnico y presupuestario.

Señor Herrera, es un tema político.

Señor Johan Malhorz, y dentro de ese marco tratan de hacer lo mejor posible.

Este proyecto es distinto a la Circunvalación Norte, los tiempos cambian, aprenden, van resolviendo temas, aunque obviamente falta articulación, porque se diseña, el Sistema Nacional de Inversiones tiene dinámicas que no siempre coinciden con las de la ciudad, van desarrollando el proyecto de acuerdo a las distancias que van pasando, deben tener el visto bueno de Mideplan, pedir los recursos, desarrollar, y de repente se autorizan cosas que van cambiando, cuando se diseñó la Circunvalación Norte no existía la Don Gonzalo, ningún desarrollo inmobiliario hacía allá, por tanto ahí hay un trabajo a desarrollar, de coordinación entre Dirección de Obras, MINVU, MOP, estar más cerca, conversar más, porque les cambia la configuración, es lo mismo que ocurre en la K-630, se tiene un tremendo problema con el semáforo, porque ese proyecto se hizo con un nivel de flujo, con los loteos que se han aprobado en Maule es una locura y así muchos más, SOCOVESA tiene 2000 casas aprobadas, CERUTTI 1.700.

Indicaba que esto no es lo último, es la herramienta esta intervención, para abordar todo eso, pero se debe seguir pensando en como se va a vivir enfrentando los problemas que vienen.

Hay un tema que se les va a dar en la intersección entre Carlos Schorr e Ignacio Carrera Pinto, donde se juntan las dos mal llamadas circunvalaciones, probablemente habrá que hacer un paso a desnivel, pero la idea es ir avanzando con esto, mientras se avanza con el diseño de lo otro.

No tiene tanto temor en que esto no se ejecutará, los recursos están, hay un convenio de programación, de acuerdo a lo que entiende, y se hará bajo la modalidad de precio unitario, lo que permite jugar con los presupuestos, tener ciertas holguras para ir incorporando algunos elementos que pueden quedarse abajo.

Vuelve a referirse a la Resolución de Calificación Ambiental, es clave, Mideplan puede decir que se saque la ciclovía por el costo, y la respuesta es que se tiene el otro documento que es ley y que dice que se debe hacer, saltándose la justificación con Mideplan y se ejecuta, se tiene acceso al presupuesto, en la Circunvalación Norte no se tuvo, por tanto, se dio otra cosa.

Representante MOP, incorpora lo relativo al sistema constructivo, todas las Bases se han preparado pensando en que la empresa minimice al máximo el conflicto que pueda tener con los tramos a acotar, estos se van a definir, aunque es claro que no pueden exigir tanto, pero sí tienen que definir donde se moverá, es decir, los sectores, de qué forma, y que medidas de mitigación para que no se interrumpa el tráfico de personas, los cruces, y dejar en todo momento el flujo vehicular que necesita la comunidad, así también quedarán muy definidos los horarios de trabajo.

Señor Johan Marholz, eso es conforme a lo que dice la Ley, dado que hay una norma, Decreto 146 de Ruidos establece el horario de trabajo.

Representante MOP, en ese aspecto, quedará todo reglamentado, como dice Johan, se ha aprendido de otros proyectos, y en este todo estará definido, dado que no se desea perjudicar a la comunidad.

Johan Marholz, agrega que el plan de desvío debe ser aprobado por otros entes, no solo por ellos ni menos por la empresa, esta presentará, se revisará, se harán observaciones, etc, pero es algo que se debe sociabilizar con otros servicios.

Señor Allende, hace un semanas atrás el Concejo recibió presentación por parte del Seremi de Transporte del Plan Maestro de Transporte para Talca, que obviamente está incorporado a esto, pero la novedad es que se consideraba la posibilidad de poder hacer la verdadera Avenida Circunvalación Sur, y ahí se generará una gran cantidad de desechos que es perfectamente factible, en vez de ir buscando alternativas donde dejarlo, ir preparando el terreno, especialmente en sectores de quebrada, donde eventualmente puede ir.

Señor Johan Marholz, son cosas que se pueden ver, uno de los elementos importantes es que el Ministerio de Bienes Nacionales está desarrollando un Estudio de Deslindes del Río Claro, tema potente para poder planificar que es lo que sucede con ese sector de la ciudad, hoy en día todas las propiedades dicen que limitan con el río, pero no hay claridad, en ese estudio se definirá a través de determinados períodos de retorno, cual es el caudal que lleva, por tanto, cual es la caja, con eso la inundación, se dicta un Decreto y se dice "esto es río", lo que permitirá saber que sectores pueden intervenir, para ir respetando los temas hidráulicos, dado que el Río Claro no tiene mucha pendiente y cuando se hace una pequeña intervención, repercute mucha agua de arriba, es un río que no se lleva las cosas, sino que las moja, por tanto, se debe ver con cuidado.

El tema de las escombreras está abierto, ojala se pueda generar un espacio adecuado para que sea un aporte a la ciudad, y hacer relleno para materializar lo otro.

Señor Yáñez, hace algunos días atrás, cuando se estuvo con el Seremi de Transporte, se vio el tema del viraje en la 4 Norte por parte de los camiones que traen madera, ese tramo es muy angosto, produciendo problemas en horas pick, en tal sentido, la maquinaria pesada no debiera ingresar a la ciudad, y consulta que ocurre con ese trébol.

Señor Johan Marholz, eso es parte de la Circunvalación Norte, y ahí hay 3 puntos que están complicados, Lircay, cruce con Alameda y K-630.

Ahí lo que se está haciendo es generar medidas de reparación, y justamente se está trabajando con la Seremi de Transporte, ellos disponen de recursos producto del Transantiago y están ejecutando proyectos para desarrollar la ingeniería, y dar solución a eso, ya que los camiones que vienen del poniente no pueden tomar la Circunvalación Norte para salir a la Ruta 5.

Señor Saavedra, respecto del impacto ambiental, al sumar el cubre suelo más el maicillo, da más metros cuadrados que lo que significa áreas verdes con pasto, y en ese sentido, la tónica de todos quienes construyen es tener menos áreas verdes, incluyendo lo otro, que obviamente es más económico.

Todos saben que ese sector es una zona contaminada por años, y por una parte está la falta de árboles, dado que los que se plantarán serán nuevos, lo que implicará una contaminación más alta en la ciudad.

También insiste en el tema de iluminación, lo referido a paneles solares.

Felicita el trabajo realizado con la comunidad, presentarles el proyecto, buscar las vías en pos de perjudicar lo menos posible, no así como ocurrió en el Par 6-8 Sur, donde hoy se continúa con el problema de la tierra, no hay malla, la empresa hace lo que quiere, las calles llenas de hoyos, etc.

Establece la diferencia de trabajar en uno y otro sector, donde uno es un poco más acomodado, y el que menos se pasa a llevar fácilmente, ya que en ese sector no se contemplaron medidas de mitigación, en cambio acá sí.

Señor Ramírez, en este tema hizo su planteamiento en reunión realizada con la comunidad en El Culenar, donde justamente se habló del tema de impacto ambiental, y efectivamente es lo que preocupa, en su oportunidad expresó sus inquietudes y hoy las ha escuchado de sus colegas, por tanto, esas cosas se deben recoger, considerarlas, ver como se van resolviendo.

Obviamente hay apreciaciones que son interesante en la medida que se avanza, cuando se conversó en su oportunidad se manifestó el tema de reposición de las canchas, que quizás no tiene la importancia en un momento determinado para algunas personas, organizaciones, pero sí la tiene para la comunidad, y por eso están ahí.

Sigue preocupando el tema de la circulación vial, lo que se ve en las imágenes son vehículos menores, pero todos saben que la descarga de camiones hacía la salida sur - norte, es por estas avenidas, no por otra vía, ya que el Municipio también debe dar un ordenamiento, y para eso se deseaban construir esas salidas, para que toda la descarga de vehículos mayores que vienen de afuera no fuese por el centro de la ciudad.

Hoy se tiene el problema del traslado de la basura, los vecinos de Alto Pangue reclaman la circulación por su sector, los camiones de Linares pasan por la Alameda, entonces, en su momento eso se debe normar, esos camiones deberán circular por esas Avenidas, y eso implicará que el flujo vehicular aumentará.

No se trata de ser negativo, pero esas son las preocupaciones.

Es claro que esto está definido, más allá de lo que se pueda decir, no hay mucho que cambiar, pero es bueno dejar en claro que no se está de acuerdo en mucho de estos aspectos, porque responden a un tema económico, no a un tema de calidad de vida, aunque si bien es cierto podrá mejorar en cuanto al espacio que van a tener.

Participó de reunión hace 6 años atrás, cuando se estaba planteando el proyecto de factibilidad, y ahí se hablaba de valores mucho menores en esa misma Avenida, que Avda. Circunvalación Borde Río costaba 7 mil millones, la que se presenta 3 mil 500 millones, optándose por ella, sin embargo hoy se indica que tiene un costo de 11 mil millones, es decir, aumentó mucho más de lo que en ese momento valía la Avenida que pudo ser mucho más práctica para la ciudad.

Señor Johan Marholz, esa hubiese aumentado igual, si está vale 11 mil, la otra hubiese llegado a 20 mil millones.

Señor Ramírez, pero se tendría otra fuente de descarga.

Señor Johan Marholz, aclara que ellos no pueden responder a eso, en el marco que están no es posible, salvo trabajar para cambiar los criterios de evaluación, hoy en día se evalúa el ahorro de tiempo, incluso hay gente que funciona con otras lógicas, los campesinos, pescadores, ellos no requieren del reloj para funcionar, acá se está haciendo el proyecto con una lógica que no beneficia.

Reitera que se debe trabajar eso, porque si no, los beneficios de los proyectos, diseñados, ejecutados, y explotados en esa lógica, benefician a los modelos de esa lógica; comenta que hacen caminos y ven que la concentración de la propiedad se da, generando beneficios de segunda mano para la gente.

Señor Ramírez, así como se plantea que se generan beneficios, también se generan costos, y a veces estos son elevados para algunos aspectos de la ciudad.

Los Concejales son elegidos con una mirada política, no precisamente por una mirada económica de la ciudad, la ciudadanía les entrega una responsabilidad, sin embargo, cuando se determinan este tipo de proyectos no son quienes los deciden, son otros organismos, lo que es pertinente dejar en claro, para que la comunidad esté en conocimiento que bajo esa perspectiva, aunque son proyectos que involucran una importante cantidad de recursos, no los decide este Concejo Municipal, pero si afecta a la ciudad, y cuando ésta políticamente tiene que decidir, considera estos aspectos, y eso es lo que deben tener como análisis, porque al fin al cabo afecta y complican situaciones como estas, en las que ven que las cosas no están tan claras como se quisiera.

Señor Johan Marholz, indica que aquí hay una forma de operar distinta respecto de otros proyectos viales, hay una voluntad diferente, el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, de manera voluntaria, denota eso, se ha abierto el proceso a la participación, tanto del Concejo, como de la comunidad, debiendo reconocer eso en el Ministerio, salió el instructivo de un Ministro que señaló en su momento, que determinados proyectos debían ingresar voluntariamente, lo que hace que el tema sea distinto y que se vaya mejorando.

Señor Ramírez, ojala mejore mucho más.

Señor Vielma, cuando se vive en el lugar, es diferente, la presentación se ve muy linda, pero justamente son vehículos livianos, además que es un video, pero sucede que cuando circulan 2 micros, más los automóviles, se complica el tránsito, podría mejorar con lo que se ofrece, pero además se deben sumar los camiones, y lamentablemente la Avenida Colín se ha ido colapsando no solamente por la gente que vive ahí, sino que por desaciertos cometidos, por ejemplo, la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas, donde se trasladan los lodos activados después de ser procesados, también provoca congestión.

Como bien dice Carlos, hoy hacen Plazas duras, se olvidan del prado y pregunta, ¿cuántos años pasarán para que crezcan los árboles?, 10 años, y no desea que suceda lo mismo que prometieron a la comunidad, con un Parque maravilloso que tenía la Compañía de Cervecerías Unidas, donde se habló de un porcentaje, y cuando sacaron los cierros se encontraron con que no estaban todos los árboles, y estos días cortaron 5 más. Johan debe ser testigo del problema de tránsito que hay en la 1 Norte 1 Oriente, producto del descubrimiento de un Puente de la época de la Colonia, como se cuida eso y como se descuida el medio ambiente, algunos Concejales estuvieron en Buenos Aires, y pudieron apreciar como se cuidan los Campos de Palermo, no los intervienen, acá ese sector es el segundo pulmón de Talca después de la Alameda y se va a intervenir, de qué sirve plantar muchos árboles, que obviamente será maravilloso, pero los adultos mayores de La Florida, que son una cantidad importante, donde se van a sentar, ve la realidad, pasa por ahí todos los días.

Quizás si se modificara, intervenir en menor cantidad lo que significa ese parque, en el sector más contaminado de Talca, estaría de acuerdo, pero hoy día está muy preocupado, porque realmente desaparecerá gran parte de él, como también las canchas de tenis, baby, se desea que los jóvenes se alejen de la droga, aunque estas se construirán en otro lugar, el deporte es muy importante, pero no irán a otro lugar.

Es claro que se está interviniendo en bien de algo, que quizás se decidió desde Santiago, pero lamentablemente se tendrá que sufrir acá, es claro que quedará hermoso, maravilloso, pero no es la solución, el desplazamiento será más rápido hasta que circulen un par de camiones.

Reitera que le preocupa el medio ambiente, ve muchas áreas verdes, y en ese sentido, consulta cual es el sistema de riego, porque se tiene el problema en la conexión Alameda 2 Norte, donde no se instaló un sistema de riego, debiendo hacerlo con el camión.

Johan Marholz, lo mínimo que se está pensando, es dejar las tomas para instalar mangueras de riego, se está articulando con la Municipalidad para ver la posibilidad de generar riego automático, aunque la verdad están viendo varias cosas, como es habilitar espacios de negocios, ver que sucede con los paraderos, con la instalación de algunos kioscos que permitan concesionar algunas áreas, y con eso, generar la mantención. El tema del riego no es menor, se deseaba que fuese automático con pozos, pero hay todo un problema, para estos hay que pedir los derechos de agua, y demora alrededor de 2 años la aprobación.

Lo que habría que hacer es comprar un derecho a terceros y trasladarlo, lo que también es complicado, en conversaciones con la Municipalidad, señalaban que el tema del riego es complejo, el automático es frágil, e incluso comenta que iban a reunión en la Seremi de Transporte y veían todos los basureros pateados y rayados, entonces se preguntaban que ocurrirá acá, ¿los irán a cuidar?, en definitiva son variables que se deben tratar de conjugar. Lo ideal es configurar un modelo de negocio que permita concesionar ciertos sectores, y con eso dar un resguardo a las áreas verdes, espera que esta sea la solución ideal, sino se llegará a un mínimo.

En cuanto al tema del paisajismo, y contaminación, indica que se incorporará en las bases un equipo de profesionales idóneos, arquitectos paisajistas, dedicados al tema, se están definiendo objetivos, que el lugar que se genere cumpla con ciertos atributos para la ciudad, todo con el fin de que se respeten las actividades de los ancianos, han estado en contacto con la gente y la verdad es que han sido un aporte muy valioso, han llegado comunidades organizadas con el Arquitecto a mostrar planos de mejoramiento, entonces ojala que continúen llegando aportes de ese tipo.

Están tratando de hacer lo mejor posible dentro de este marco que se les da; en cuanto al tema de la contaminación hay 2 miradas, si bien esto aparece como un pulmón verde, Colín también es un factor de contaminación importante y se contribuirá a disminuir ese nivel, por tanto hay una compensación, el proyecto tratará de respetar las dinámicas que se dan hoy en día en ese espacio, que el territorio no pierda, sino que gane.

Señor Vielma, Colín está contaminado desde hace bastante tiempo, es cosa de ver la cantidad de moscas que llegan al sector, debido a la Planta de Aguas Servidas.

Johan Marholz, el tema de la contaminación de Talca se debe trabajar en paralelo, y se debe al material particulado, lo que tiene que ver con las emisiones atmosféricas de las estufas.

Señora Elissetche, en honor al tiempo, porque este tema da para largo.

Señor Alejandro Sepúlveda, consulta por el plazo de construcción de esta obra.

Johan Marholz, 2 años.

Señor Sepúlveda, todo lo que se ha dicho tiene asidero, y una obra de 2 años en ese eje, que es el que tiene mayor flujo en la ciudad, los estudios indican que por ahí es donde transitan más vehículos, y amerita considerar una exigencia a cumplir por parte de los oferentes, en cuanto a las condiciones de trabajo, si el Ministerio no las establece en cuanto a los trabajos de operación de la vía, de etapas, segmentación, se va a tener lo que se ha indicado hoy día, que llegarán empresas y van a proponer cualquier metodología de trabajo, y durante 2 años se estará tremendamente complicados.

Johan Marholz, señala que están haciendo el rayado de cancha y la petición que se hace es que ayuden a definir esas medidas, aunque no pueden definir lo que tienen que hacer, porque eso es parte del modelo de negocio de ellos, pero el Plan de de Tránsito a veces involucra hacer un puente, lo que no es un tema menor y eso va a depender de la empresa, porque no pueden intervenir en eso en una licitación, pero sí establecer los mínimos, e invita a colaborar.

Señor Sepúlveda, mientras quede como requisito a cumplir fantástico, pero no que quede como propuesta de la empresa.

Señor Johan Marholz, un plan de tránsito a cumplir por la empresa deberá ser validado por todos.

Señora Elissetche, le preocupa el tema de las luminarias, generalmente estas alumbran hacia la calle, dejando las veredas - aceras al descubierto.

Johan Marholz, se revisará.

Señora Elissetche, se ha indicado que los trabajos comenzarán por la calle de servicio, y en ese sector es donde hay mayor comercio, considerando pertinente que se comience por una calle, pero cuidado con el tema de los comerciantes, para que no ocurra lo sucedido en 8 Sur, estima que eso va a requerir de una fórmula donde no se aisle a los comerciantes del público.

Johan Marholz, ese tema también preocupa, ha ido mucha gente a plantear eso, dado que es su sustento.

Señora Elissetche, conoció el proyecto en el comienzo, pero la verdad es que le parece que ha habido un buen trabajo, sin duda que esto no resolverá el problema, porque cuando esto se inició la 26 Sur estaba pensada como salida, no había viviendas.

Es importante la coordinación con Transportes, con MINVU, y con el Municipio, para ver como se enfrentan los otros problemas, lo que sí resolvería sería una buena vía, pensando en el flujo de los vecinos de ese sector.

Johan Marholz, este proyecto va a ordenar, no aumenta la oferta, ordena el eje.

Señora Elissetche, concuerda, por lo que vio, ordena, está el tema de los paraderos y otro, pero si es necesario un plan de gestión muy claro, porque no se puede permitir que los camiones que vienen desde Péncahue ó los que vengan a Talca, pasen por ahí, eso se debe analizar, la ciudad no da para eso, sino que buscar otras alternativas.

Le parece bien que se resuelva la pasada por la Empresa Schorr, reitera que considera que es un buen proyecto, pero no es la solución, y se debe pensar que las ciudades van cambiando, creciendo, permanentemente.

Por último, junto con todo esto debe haber un Plan de Transporte, porque no pueden continuar como están, esto también lo manifestó cuando estuvo en el Concejo el Seremi de Transporte. Destaca que se consideren ciclovías.

Johan Marholz, el 10% de los viajes en Talca se hacen en bicicleta.

Señor Sepúlveda, señala que es un 15%

Johan Marholz, es importante trabajar también en el tema de los hábitos del uso de las vialidades, se invierten recursos, pero pierden la rentabilidad por el mal uso, gente que hace sus negocios y externaliza todo el drama a la ciudad.

Señora Elissetche, eso implica desde la Municipalidad un buen sistema de gestión de transporte.

Ya que esto aún se maneja como Talca antiguo.

Johan Marholz, le preguntan cuando comienzan las obras, y está proyectado el inicio para el 2012, pero interesa licitarlo este año, aunque deben resolver temas de expropiaciones, temas administrativos, etc.

Reitera que cualquier aporte se recibe a través de las páginas que indica, dado que así se responderá formalmente.

Señora Elissetche, agradece la presentación.

Señor Herrera, sugiere, dado la hora, poder escuchar la otra exposición que aparece en Tabla Complementaria, y después continuar con los puntos de la Tabla.

Tabla Complementaria :

Exposición Club de Deportes Rangers S. A.

Señor Mauricio Jorquera, Presidente Club deportivo Rojo y Negro provisorio por 90 días, para después proceder a la elección, según los estatutos del IND y Asociación del Deporte, agradece la posibilidad para exponer el Proyecto Deportivo, aclara que quienes exponen no es Piduco S.A, sino que es un ente jurídico distinto, que se llama Club Deportivo Rojo y Negro, organización deportiva sin fines de lucro, inscrito en el IND, con personalidad jurídica distinta.

El objetivo de esta exposición se basa en el proyecto del Club deportivo Rojo y Negro respecto de las parcelas municipales del sector Las Américas, actualmente en comodato al Club de Deportes Rangers, desde el año 1998, del cual en estos momentos hace uso de él el Club Deportivo Rojo y Negro, lo cual en estricto rigor y legalmente no correspondería, por eso la idea es exponer el proyecto para que el Concejo tenga a bien debatir el tema, a fin que esa parcela sea destinada en comodato a este Club, el cual tiene como fin principal el desarrollo de los jóvenes, pero no solo dentro de la orgánica del club, sino que también con participación de la comunidad, en un cambio absolutamente radical de lo que existía en Talca y como se pensaba en el deporte a nivel de participación del fútbol joven, la ANFP y Rangers con el tiempo en Asociación San Agustín.

Dentro del Honorable Concejo hay personas que participaron junto con él en esos momentos, y con eso se ve que es plena realidad como funcionaba lo que se denominaba fútbol Joven Rangers de Talca.

El objetivo central es la formación de jóvenes deportistas en forma integral, para que sea un aporte no solo a nivel local, sino que también nacional, los jóvenes con quienes se trabajará y atenderán - la mayoría tiene grandes aspiraciones de ser futbolista profesional, pero ni siquiera el 1% alcanza a llegar a esa etapa.

El rol del club deportivo es netamente social, no le gusta hablar de rentabilidad, mirar todo decisión costo - beneficio, no es el tema, la misión es la responsabilidad social que debe tener toda institución deportiva, y eso se dese hacer con un ámbito muy distinto a lo que existe en la realidad.

La formación integral enfoca a 5 ámbitos, primero la parte deportiva, mejoramiento sustancial de las condiciones de entrenamiento y práctica deportiva, hasta el año pasado Club de Deportes Rangers fútbol Joven entrenaba en la Alameda de Talca ó picadero de Fital, no tenían zapatillas, zapato de fútbol ni menos ropa deportiva.

Segundo, a la parte educacional darle un gran énfasis, hay cosas que ya han hecho, por ejemplo se tiene becado a una serie de alumnos con estudios, y no solo a nivel preuniversitario, en estos momentos están trabajando con niños de 15 a 19 años y varios de ellos (12) terminaron su enseñanza formal, por tanto se está becando a cada uno para que continúen estudios superiores, y también en colegios particulares subvencionados, por la facilidad en el sistema de entrenamiento y horario, es decir, un apoyo escolar íntegro.

También están trabajando en la elaboración de un proyecto, un colegio para deportistas, a nivel básico y medio, destinado a aquellos jóvenes que están interesados en realizar deporte con una práctica muy distinta, sistema y malla curricular diferente, algo similar a lo que ofrece la Escuela de Cultura. Este proyecto se está desarrollando, la idea es presentarlo al mes de diciembre en el Ministerio de Educación, para ponerlo en marcha, donde obviamente no solo tienen cabida quienes les gusta el fútbol, sino que todas las ramas del deporte.

Otro aspecto importante es lo social, a través de esto se ha logrado un convenio con el TRM, donde los jóvenes tienen acceso gratuito a toda actividad cultural dentro del recinto, y también a través de salud preventiva talleres, para lo cual se ha firmado un convenio con la Salud Comunal, partiendo en mayo el primer taller de educación sexual, dado que algunos de ellos ya son padre a los 17-18 años.

El nivel comunicacional es fundamental, para lo cual se dictarán cursos - talleres por periodistas, a fin de integrar a los jóvenes para que se desarrollen y puedan expresarse verbalmente ante terceros - su medio, en forma adecuada.

Finalmente esta formación integral implica un aspecto familiar, apoyo y orientación en caso de problemáticas familiares, comenta que hoy a las 19:30 hrs, tienen en el TRM una dinámica con las familias - apoderados, de estos menores, alrededor de 75 personas, en el cual se conocerá sus problemáticas y hacer intervenciones en ello.

Señor Allende, indica que se ha llegado a la hora de término de la sesión, habría que prorrogar por 15 minutos ó autoconvocarse para continuar con los puntos de Tabla.

Los señores Concejales concuerdan en autoconvocarse.

Se levanta la sesión a las 19:15 horas.