

**SESION ORDINARIA N° 11  
MARTES 10 DICIEMBRE 2013**

En Las Condes, a 10 de Diciembre de 2013, siendo las 18:30 horas, se da inicio a la décima sesión del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de Las Condes. En primer término, la sesión es presidida por el Alcalde, señor Francisco de la Maza Chadwick, Presidente y posteriormente, por el señor José María Eyzaguirre, Vicepresidente, con la presencia de los siguientes Consejeros:

**Representantes Estamento de Organizaciones Comunitarias Territoriales**

Ricardo Gana Benavente, Luis González González, María Eugenia Cuadra Lainez, Mireya Pérez Rojas, Rafael Arteché Garcés, Harold Fritz Balzer, Santiago Torrejón Silva, Silvia Gana Valladares, Rafael Muñoz Loyola y Luis Fontecilla Meléndez.

**Representantes Estamento de Organizaciones Comunitarias Funcionales**

Irlanda Valenzuela Valenzuela, Arturo D' Ottone Cefaratti, Carmen Rodríguez Baeza, Edith Venegas Valenzuela, Clara Cortés Moyano y Maggi Cortés Gallardo.

**Representantes Estamento de Organizaciones de Interés Público**

Jaime Figueroa Unzueta, Leonor Cabrera Baez, Nadia Serrano Valencia, Elia Espinoza Riquelme y Patricio Camus Valdevenito.

**Representantes Estamento de Organizaciones Gremiales y Organizaciones Sindicales**

Antonio Gutiérrez Prieto y Carlos Gajardo Roberts.

**Representantes Estamento Entidades Relevantes en el Progreso Económico, Social y Cultural de la comuna de Las Condes**

José María Eyzaguirre García de la Huerta, Mauricio Molina Ariztía, James Raby Retes y Luis Méndez Reyes.

Excusan su inasistencia los Consejeros, señores: Manuel Ossa Gutiérrez, Elba Tosso Torres y Lorenzo Solano Pérez.

Asisten invitados las siguientes personas, señores: María Carolina Cotapos Mardones y Felipe de Pujadas Abadie, Concejales; Lorena Naves, Jefe de Gabinete; Roberto Castro y Carlos Cepeda, ex Consejeros Cesco y Kendall Moss, Primer Secretario Económico Embajada de Estados Unidos en Chile.

Actúan como Secretarios el señor Jorge Vergara Gómez, Secretaria Municipal y doña Andrea Godoy Garín, Secretaria Ejecutiva del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil.

El Alcalde Francisco de la Maza, señala “*en nombre de Dios, se abre la sesión del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil*”. A continuación, da la bienvenida al Primer Secretario Económico de la Embajada de Estados Unidos en Chile, quien ha sido invitado a esta sesión.

**ORDEN DEL DIA**

**1. APROBACION ACTA SESION ORDINARIA DE 12 DE NOVIEMBRE DE 2013**

El Alcalde Francisco de la Maza, consulta si existe alguna observación al Acta de la Sesión Ordinaria celebrada con fecha 12 de noviembre de 2013. No habiendo objeción, se aprueba por unanimidad.

**El Acta de fecha 12 de noviembre de 2013 es aprobada sin observaciones.**

2. **PROYECTOS RELEVANTES EN TRANSPORTE (TRANVIA, BICICLETAS – BICIBOX) y PROYECTO PARQUE LOS DOMINICOS**

El Alcalde Francisco de la Maza, señala que don José María Eyzaguirre, Vicepresidente del Consejo Comunal, le solicitó que informara respecto del estado de avance que presentan los proyectos de transporte público y otros que está gestionando la Municipalidad de Las Condes, de manera que los miembros de este órgano colegiado cuenten con información directa respecto de éstos.

• **Parque Los Dominicos**

Informa que el propósito de consensuar un proyecto de heroseamiento y modernización en el Parque Los Dominicos proviene de la época en la cual se rechazó la consulta que se realizó a la comunidad, en cuanto a la ejecución de un Plan Maestro en dicho parque. Dada esa situación, solicitó a don Pablo de la Llera, Asesor Urbanista, que realizara un trabajo conjunto con la Junta de Vecinos del sector, respecto de un proyecto de mejoramiento del Parque Los Dominicos, básicamente, por un tema de deferencia.

Cabe destacar que don Pablo de la Llera es uno de los mejores urbanistas chilenos, al igual que su hermano, destacado ingeniero calculista de este país. Por lo tanto, como Alcalde, tiene mucha confianza respecto del trabajo que realiza don Pablo de la Llera, por lo cual le encomendó que liderara un proyecto de mejoramiento del parque consensuado con la comunidad. A la fecha, ha transcurrido un año desde que se inició dicho trabajo, período en el cual se ha logrado sociabilizar una serie de aspectos, como son: la iluminación, senderos del parque y otros.

Cabe señalar que, hasta hace un tiempo atrás, en esta área verde, operaba el Registro Civil en un recinto de propiedad municipal, servicio que fue trasladado a un inmueble más amplio, lo cual ha permitido aminorar la demanda de estacionamientos y comenzar los trabajos de heroseamiento de los espacios de circulación. Actualmente, dichas dependencias son utilizadas por el área social en atención de público.

Por otra parte, reconoce que el municipio cometió un error teórico, en cuanto a procedimiento, puesto que al realizar el levantamiento del pasto, se cerró un área del parque para evitar posibles riesgos a los transeúntes y niños, dado que dicho trabajo implicaba retirar las canalizaciones eléctricas que no cumplían con la norma vigente, que tiene un año de antigüedad, por tanto, se requería de una recalificación para la instalación de las nuevas luminarias. En lo personal, consideró que esta obra era equivalente a regar el pasto, podar los árboles o asear el parque. Sin embargo, el municipio recibió la instrucción de paralizar las obras de parte del Consejo de Monumentos Nacionales, producto de un reclamo de un particular. En un principio, consideró prudente no hacer nada para revertir la situación, puesto que es partidario de dejar funcionar a las instituciones. Sin embargo, transcurridos cuarenta y cinco días concurrió a dicho organismo, donde sostuvo una reunión sumamente dura con don Emilio de la Cerda, Presidente del Consejo de Monumentos Nacionales, quien ese mismo día levantó todas las restricciones, para efecto que se continuara con los trabajos correspondientes, puesto que se entendió que no se pretendía ejecutar ningún cambio estructural al Parque Los Dominicos, sino que sólo generar una condición de relleno, con una capa vegetal de mejor calidad. Cabe recordar que el Parque Los Dominicos tuvo una reconstitución relativa, ejecutada por la empresa Metro, dada la extensión de la Línea 1, por tanto, es importante renovar el riego automático, luminarias y césped. Actualmente, la situación se encuentra normalizada, pero durante noventa días hubo muchos malos entendidos respecto de las obras que se estaban ejecutando en el parque, las cuales apuntan a resguardar las condiciones de un área patrimonial. Piensa que el Concejo de Monumentos Nacionales debe estar

muy satisfecho, puesto que una vez ejecutadas todas las mejoras, un cien por ciento del Parque Los Dominicos estará destinado a la circulación peatonal.

A la fecha, el único tema que se encuentra pendiente, se encuentra asociado al mobiliario urbano (luminarias, escaños, juegos infantiles y otros), en cuanto a que el Consejo de Monumentos Nacionales solicitó dar su opinión favorable respecto del mismo, previo a que éste fuese instalado.

- **Proyecto Tranvía**

Informa que el Tranvía es considerado un proyecto emblemático, en el cual se lleva mucho tiempo trabajando, en distintas etapas. La primera etapa fue tener la certeza que el sistema de tranvía mejoraba la calidad de transporte público y la segunda etapa fue convencer a algunos técnicos el Ministerio de Transporte que, efectivamente, era un proyecto eficiente, puesto que no contaminaba; era sumamente amable y presentaba condiciones de mantenimiento equivalente a las del Metro, como también una certeza en términos de viajes. En esta segunda fase, se logró introducir en el Ministerio de Transporte una mirada favorable respecto del proyecto.

A partir de lo anterior, como Alcalde, visitó algunas ciudades, tales como: Bordeaux, Paris y otras, en las cuales opera, desde hace muchos años, como red de transporte, un sistema de tranvía que, en muchos casos, representa el troncal mayor de la ciudad por una condición de capa freática. En el caso de Chile, el Metro vendría siendo el troncal mayor.

En estos recorridos, junto a técnicos del municipio, tomó relación con una empresa francesa española, consorcio que se ha dedicado a los sistemas ferroviarios, principalmente, al área tranvía, cuya mayor ventaja, además de contar con un conocimiento exhaustivo respecto de estos sistemas, es que no está asociada a ninguna tecnología en particular. Cabe señalar que, en el mundo, existen siete u ocho compañías que cuentan con bastante experiencia en tranvías, pero este municipio necesitaba contar con una contraparte técnica que hubiese desarrollado muchos tranvías, pero que no tuviese ningún nexo con aquellas marcas que pudiesen postular a la futura licitación. Dicho consorcio cumple con ese requisito, puesto que, en todo su historial, ha desarrollado tranvías con todas las marcas existentes en el mercado y siempre ha sido en representación de instituciones públicas, llámese gobernaciones, países, estados o municipios.

Dado lo anterior, a principios de este año, se contrató a dicho consorcio, para que modelaran la proyección de origen/destino (número de viajes viables que podría concentrar la línea de tranvía, desde Manquehue/Apoquindo hasta el Portal de La Dehesa). Este estudio duró alrededor de ocho meses, cuyo resultado arrojó que las proyecciones de demanda duplican las estimadas originalmente, lo cual hace viable el sistema en un ciento por ciento, desde el punto de vista económico. Vale decir, no existe ninguna duda que un sistema de tranvía, en este circuito, presenta una viabilidad absoluta, desde el punto de vista económico, puesto que se proyecta alrededor de once o quince millones de pasajeros anuales, lo cual representa una cifra relevante, en un sistema de transporte de nueve kilómetros.

Actualmente, el municipio se encuentra estudiando la viabilidad social del Proyecto Tranvía, lo cual representa una mayor dificultad, básicamente, porque los parámetros de evaluación social, en Chile, son sumamente antiguos, en términos que se evalúan muy pocas variables. Esencialmente, en este caso, las variables para evaluar un sistema de transporte público son: velocidad y precio, sin considerar externalidades positivas, tales como: confiabilidad en cuanto a los tiempos de viajes, sistema no contaminante; el hecho que velocidad de circulación sea siempre la misma; capacidad de transporte superior a la de los buses, entre otras. Lamentablemente, en Chile, no se cuenta con una legislación adecuada para desarrollar una valoración social eficiente; incluso, representa uno de los elementos más complejos que tiene este país para evaluar grandes proyectos. A modo de ejemplo, de acuerdo a la normativa vigente, si se efectúa una evaluación social

respecto de dos medios de transporte que presentan una velocidad equivalente: carreta de bueyes y tren eléctrico, independiente de las externalidades positivas o negativas que presente cada uno de ellos, se opta por el sistema más barato, lo cual es absurdo.

En ese contexto, la evaluación social de este proyecto tiene mayor dificultad, pero no representa un impedimento integral. Por ejemplo, en cuanto a la variable “velocidad”, a la fecha de hoy, el tranvía y el bus presentan una velocidad equivalente, pero una vez transcurrido algunos unos años la velocidad de los buses va disminuyendo, cosa que no ocurre en el caso del tranvía.

Por otra parte, en Chile, existen tres corredores exclusivos del Transantiago, en todos los cuales se ha demostrado que la plusvalía de las propiedades ha sufrido una desvalorización en sus precios, cuya variable es importante de considerar, porque a diferencia de lo que ocurre cuando se desarrolla un sistema de transporte moderno, apreciado por la comunidad, a pesar que no hay ejemplos en Chile, pero sí en el resto del mundo, aumenta la plusvalía en aquellas áreas en las cuales se instala un tranvía, puesto que dicho sistema conlleva un mejoramiento del espacio público, cableado subterráneo y una serie de anexos asociados al proyecto.

Explica que en el estudio de análisis de demanda quedó claro que es perfectamente posible que el tranvía pueda convivir, incluso, con líneas de buses que operen en una frecuencia menor, lo cual es sumamente importante, puesto que uno de los puntos relevantes que se discutió con Transantiago y SECTRA, era que si se intentaba eliminar en un cien por ciento los buses, se podría generar una debilidad estructural en el proyecto ante cualquier falla, por tanto, era importante que existiera un sistema paralelo, como ocurre con el metro, que se recarga la línea 1 con buses cuando se produce una falla. Por lo tanto, esa discontinuidad era peligrosa, aunque la tasa de falla fuese muy baja.

Por otra parte, existía la duda en cuanto a si esa convivencia, buses/tranvía, podría afectar la demanda del proyecto, que lo hiciera inviable desde el punto de vista económico. Sin embargo, en este estudio, quedó demostrado que no se afecta a un punto que haga inviable dicho proyecto.

Otro punto importante, dice relación a algunos recorridos o troncales que circulan por este eje son sumamente largos, desde Lo Barnechea hasta San Bernardo, por lo que los administradores de Transantiago tenían una aprehensión natural por obligar a los usuarios, en un recorrido tan largo, a hacer transbordos por pocos kilómetros finales. Por ejemplo, obligar a aquellos pasajeros que vienen desde San Bernardo a realizar un transbordo en Manquehue, para llegar en tranvía a Lo Barnechea. Sin embargo, el estudio de demanda resolvió dicha aprehensión, puesto que éste arrojó que era perfectamente posible esa convivencia, con una frecuencia mayor a la que presenta Transantiago con respecto de los pasajeros de larga distancia.

No obstante lo anterior, para efecto de complementar el estudio de evaluación social, el municipio está realizando algunos análisis exhaustivos respecto del número de estaciones iniciales. Explica que el recorrido es el mismo, pero dado que, hoy día, existe una concentración de demanda en algunos puntos, dicho estudio va a indicar en qué puntos no existe la necesidad de instalar estaciones desde el inicio. Vale decir, actualmente, la demanda está concentrada en cinco puntos, lo que, en una primera fase, podría concentrar, eventualmente, al tranvía en un expreso, lo cual significa que tiene una menor cantidad de paradas, pero de un punto a otro, es más rápido, con lo cual se mejora sustancialmente el tema de la evaluación social.

Existe una segunda dificultad que se está trabajando con el Estudio de Abogados Ferrada Nehme, firma que cuenta con bastante conocimiento en materia de transporte, experiencia que se requiere contar en este caso, dado que, actualmente, la única institución que presenta atribuciones de regulación de transporte, es el Ministerio de Transporte Público. Sin embargo, dado que este

sistema de transporte se va a licitar por parte del municipio, se requiere contar con ciertas atribuciones. Por lo tanto, se está trabajando en una figura legal, convenio, acuerdo u otro, que permita transferir esa tuición legal. La Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades establece que los municipios tienen la capacidad de administrar todas las áreas y permite pactar en aquellas que presenten una dualidad. Lo importante, es analizar correctamente cuál es el pacto o mandato del Ministerio de Transporte para transferir esa figura legal, lo cual no es fácil, porque es primera vez que se requiere hacer. Como tampoco, se encuentra establecida en la Ley de Tránsito una categoría para los chóferes de tranvía, lo que también se debe instalar en los próximos dos años, época en la cual dicho sistema se va a encontrar funcionando. En concreto, la Municipalidad de Las Condes está liderando una situación a nivel país, puesto que, a futuro, va ser mucho más fácil si se implementa en otros lugares de Chile.

A la fecha, se cuenta con los estudios de origen/destino y se espera contar con los resultados de los estudios de evaluación social la primera semana de enero de 2014. El desafío es licitar dicho proyecto en el primer trimestre del año 2014, lo que es bastante factible, siempre y cuando, el Estudio de Abogados entrega una fórmula para transferir la tuición legal al municipio. Incluso, ha recibido algunas consultas respecto a por qué el saldo final de caja era tan alto. La respuesta es que un porcentaje de esos dineros se encuentran provisionados para esta licitación, puesto que el municipio debe invertir alrededor de cien millones de dólares en dicho sistema, por lo tanto, como Alcalde, no desea dejar endeudado al municipio. Por esa razón, se han ido generando algunos ahorros, los cuales se encuentran reflejados, en parte, en el saldo final de caja, puesto que esta partida también contempla remuneraciones, facturas o servicios que son canceladas en el mes de enero.

Este sistema de transporte va a operar, mediante Tarjeta Bip, al mismo costo, al igual que las micro orugas y Metro, o sea, no significará un mayor costo para los usuarios; sólo se contempla un recargo marginal, durante un período de tiempo determinado, para realizar el transbordo en Manquehue, de Metro a Tranvía. Lo anterior, es sumamente importante, puesto que se trata de una variable fija, lo cual significa que los eventuales oferentes estarán previamente en conocimiento que la tarifa será equivalente a la que se cobra en los troncales por pasajero transportado. No obstante, esto no significa que sea la única tarifa que se podría percibir por concepto de esta licitación, puesto que, desde el punto de vista tarifario, se está estudiando una figura, asociada a la publicidad, considerando que estos trenes cuentan con una capacidad externa para acoger propaganda amable, similar a la implementada en los refugios peatonales. A través de este sistema, se genera una cantidad de recursos equivalente, a multiplicar por dos, la tarifa que actualmente reciben los operadores de transporte público. Hoy día, la tarifa promedio de Transantiago y Metro ascienden a 1 dólar aproximadamente, pero en el caso del tranvía, el operador podría percibir del orden de 2 dólares si el sistema estuviese asociado a publicidad externa.

En la Licitación Pública, la publicidad no será establecida como una variable, sino como un monto fijo, porque los operadores de tranvías no son especialistas en publicidad. Incluso, los mismos operadores de tranvías han hecho ver que tendrían que castigar mucho los precios de la publicidad, dado que es un giro que no les compete. Por lo tanto, en las Bases de Licitación, se establecerá que el operador de tranvía se obliga a realizar la mantención exterior con cambio de publicidad cada tres meses, como mínimo.

Por otra parte, se está preparando una licitación dirigida al mercado de publicidad, de manera que postulen ofertas respecto de lo que significa el pago de derecho para el municipio por cada tren. Reitera que los recursos que percibirá el operador del tranvía se podrán ver duplicados si se considera la mitad del valor vigente de la publicidad, puesto que, como Alcalde, siempre ha optado por ser sumamente conservador en materia de números, lo cual permite asegurar ese precio

como fijo, teniendo claro que la licitación va ser sustancialmente mayor, pero no se endosa ese riesgo al operador del tranvía, puesto que significaría agregar una variable innecesaria.

En definitiva, con esos elementos, la licitación será adjudicada a aquel que solicite al municipio la menor cantidad de recursos para la inversión del proyecto, estableciéndose, como límite, un monto máximo de cien millones de dólares. No obstante, luego de obtener los resultados de la demanda mediante el estudio de origen/destino, se estima que la inversión municipal podría bordear los cincuenta millones de dólares, o sea, existe un margen bastante mayor. Esa es la importancia que tiene el estudio de demanda y probablemente, ese será el rango de subsidio directo que arroje el estudio de factibilidad económica, cuyos resultados estarán en el mes de enero.

Todo lo anterior ha sido resultado de muchas reuniones de trabajo sostenidas con técnicos del Ministerio de Transporte, Transantiago y SECTRA, con cuyos organismos se ha logrado ir superando todas las barreras. Incluso, hoy, sostuvo una reunión con don Louis de Grange, Ingeniero de Transporte connotado en Chile, para analizar otra materia (Costanera Sur), quien está sumamente interesado en colaborar en este proyecto, puesto que está convencido que la modalidad de tranvía se inserta sumamente bien en el transporte público chileno, en cuanto a la calidad de vida y en cuanto a la condición de confiabilidad de los viajes. En concreto, dicho ingeniero está convencido que el Proyecto Tranvía representa un muy buen experimento para Chile a un bajo riesgo.

A continuación, da la palabra a los miembros del Consejo Comunal respecto del Proyecto Tranvía.

El señor Jaime Figueroa, consulta quién va a administrar el Proyecto Tranvía.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que, en las Bases de Licitación, se establecen todas las especificaciones técnicas de la concesión; como también se instituyen las supervisiones o fiscalizaciones correspondientes, estableciéndose las respectivas multas o boletas de garantías en caso de cualquier incumplimiento. Por lo tanto, la operación del sistema estará a cargo de un tercero, al igual, como hoy día, se opera la red de transporte público, salvo el Metro que es una empresa estatal; el resto son todos operadores concesionados, quienes tienen obligaciones y derechos.

El señor Santiago Torrejón, consulta si la propiedad es municipal.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que la Municipalidad de Las Condes es propietaria de la infraestructura, no del material rodante. La infraestructura está asociada a las obras civiles (rieles, instalación eléctrica, estaciones terminales, zonas de mantenimiento y aparcamiento, etcétera).

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), entiende que, al igual que las concesiones de carreteras, una vez transcurridos los años de concesión, el municipio podría ser el propietario del material rodante.

El Alcalde Francisco de la Maza, explica que el plazo de concesión del Proyecto Tranvía varía entre 30 y 40 años, dependiendo de cuánto dure el período de construcción. A modo de antecedente, informa que los trenes poseen una vida útil de alrededor de 32 o 34 años, por lo tanto, el proyecto de concesión está basado en ese concepto, puesto que eso permite al operador rentabilizar al máximo su inversión.

Ante una consulta, señala que los trenes son absolutamente eléctricos. No obstante, algunos de ellos poseen una batería en caso de corte eléctrico o situaciones de emergencia. Dicha batería permite que el tren llegue a la próxima estación, para efecto que los pasajeros desciendan sin dificultad; pero no permite realizar el recorrido completo.

Ante una consulta, informa que el horario de operación del tranvía va ser similar a la de los buses, puesto que estos trenes requieren parar, a lo menos, tres horas diarias. Esa es la experiencia que existe en aquellos países, en los cuales los troncales del transporte público están basados en el Metro. El ajuste de horario se va a analizar en función de la demanda, principalmente, porque el sistema va a convivir con buses. Por ejemplo, la operación de los trenes podría estar detenida, entre las tres y seis de la mañana o entre las dos y cinco de la mañana, la operación del tranvía va a estar detenida.

El señor Mauricio Molina, consulta si el terminal de almacenamiento de trenes está pensado construirse bajo Manquehue con Apoquindo o en el Parque Araucano.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que existen negociaciones bastante avanzadas con el Ministerio de Bienes Nacionales y Aguas Andinas respecto del traspaso de un terreno emplazado detrás del Supermercado Líder de La Dehesa, a la orilla del Río Mapocho. La idea es construir en dicho terreno una zona de mantenimiento, oficinas y almacenamiento nocturno de trenes, cuya superficie abarca ambos lados del Puente San Antonio.

El señor James Raby, entiende, de acuerdo a la información entregada por el Alcalde, que los M\$ 35.000.000 asignados al Saldo Final de Caja serán utilizados en este proyecto. Consulta si dicho proyecto tiene un costo de M\$ 100.000.000.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que el proyecto tiene un costo del orden de M\$ 25.000.00 a M\$ 50.000.000.

El señor James Raby, entendiendo que, en enero de 2014, se contará con los resultados del estudio de factibilidad económica, cabe consultar cuándo se contempla poner en marcha la construcción del proyecto y cuándo se contempla comenzar a operar el sistema.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que, a partir del llamado a licitación, el proceso de apertura se encuentra planificado en un período de, a lo menos, seis meses. Por lo tanto, si se logra llamar a licitación en marzo o abril del próximo año, el período de apertura corresponde efectuarse a fines del 2014.

Explica que el municipio está desarrollando estudios referenciales que permiten realizar el llamado a licitación, pero ninguno de los oferentes se va a basar en esos estudios, sino que dichas empresas realizan sus propias modelaciones, de manera de realizar una oferta seria, lo cual requiere, a lo menos, de cuatro meses. A modo de ejemplo, los oferentes requieren de 90 días, como mínimo, sólo para chequear el estudio de demanda, a lo cual se debe sumar un estudio respecto de todos los elementos que están bajo la superficie, como son: redes, instalaciones, alcantarillados y otros. Por lo tanto, en el mejor de los escenarios, piensa que el acto de apertura de las ofertas, se podría realizar a fines del año 2014. Si las ofertas cumplen los parámetros establecidos en las Bases de Licitación, se procederá a adjudicar a la más conveniente para los intereses municipales.

El proceso de construcción se contempla en un período de alrededor de dos años y medio, pero ello no impide que ésta sea desarrollada en distintas fases, puesto que no es necesario tener construido los 9 kilómetros para que opere el sistema. No obstante, dicho proceso debe iniciarse

de oriente a poniente, puesto que, en primer término, se requiere contar con las cocheras y zona de mantenimiento, lo cual significa que el primer recorrido podría ser, por ejemplo, entre el Portal de La Dehesa y San Francisco de Asís/Las Condes.

El señor José María Eyzaguirre, consulta si el costo de la energía es muy relevante en este proyecto.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que el gasto de energía y mantenimiento, es parte de los costos del operador del sistema. No obstante, existen distintas tecnologías de tranvías, algunas de las cuales consumen menos o más energía eléctrica, pero curiosamente aquellos que consumen menos energía presentan un mayor costo de mantenimiento de los motores. Por lo tanto, las Bases de Licitación no consideran esa variable, sino que sólo se evalúa la tasa de falla, con requisitos mínimos de capacidad de transporte, número de pasajeros por m<sup>2</sup>, niveles de ruidos y otros factores de orden más general.

El señor Jaime Figueroa, entiende que el trazado del tranvía se contempla construir al centro de la calzada, a lo cual se suma la circulación de buses, por lo que cabe consultar si los vehículos particulares contarán con una vía exclusiva.

En segundo término, consulta si la Municipalidad de Lo Barnechea aporta recursos a dicho proyecto, considerando que éste también beneficia a los vecinos de esa comuna.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que la Municipalidad de Lo Barnechea no posee recursos para aportar a este proyecto, pero se requiere desarrollar el trazado hasta el Portal de La Dehesa, para efecto que el sistema sea viable y medible en la red de transporte público, de lo contrario dicho sistema no tendría ninguna proyección dentro de la ciudad.

El señor Jaime Figueroa, considera que dicho proyecto beneficia más a la comuna de Lo Barnechea.

El Alcalde Francisco de la Maza, señala que no tiene claro que el proyecto beneficie más a la comuna de Lo Barnechea, porque la comuna de Las Condes, entre Estoril y Manquehue, presenta un potencial de desarrollo equivalente al de la Avenida Apoquindo, pero que, hoy día, tiene una calidad urbana sumamente baja. En cuanto a la proyección de pasajeros, es probable que el proyecto beneficie más a las comunas de Lo Barnechea, Estación Central, San Bernardo y a otras, pero en cuanto a proyección de ciudad, indudablemente, favorece más a Las Condes, puesto que está seguro que se va a lograr una inversión urbana importante. Actualmente, está sumamente claro que el tranvía genera potenciales de calidad de desarrollos, incluso, mejores a los de Metro, lo cual significa que Las Condes continuará liderando el micro centro de la Metrópolis de Santiago. Por ende, la Municipalidad de Las Condes contará con mayores recursos para invertirlos en proyectos o programas de salud, educación y otros; además de contar con un sistema de transporte al interior de un entorno que permitirá a los usuarios desplazarse con una calidad inmejorable.

En cuanto a la primera pregunta del señor Figueroa, explica que uno de los elementos básicos para mejorar la calidad de vida de los residentes, es restringiendo las vías de uso del automóvil. En este caso, dentro de las restricciones, está el restringir el uso del automóvil, pero mejorando el sistema de transporte público y dándole un mayor espacio al peatón y a la bicicleta.

Está claro que el Parque Automotriz es creciente, porque el país presenta mayores ingresos y los automóviles son cada vez más baratos. Sin embargo, a modo de antecedente, en la comuna de Las Condes, un vehículo transporta a 1,3 pasajeros y ocupa 14 m<sup>2</sup>. En cambio, por la vía del Tranvía

o Metro, en esos mismos 14 m<sup>2</sup>, es factible transportar más de 60 pasajeros. Por lo tanto, la diferencia es sustancial. Incluso, en las ciudades de alta densidad, las zonas centro son destinadas exclusivamente a peatones, tranvía y bicicletas y no se admite ningún tipo de vehículo particular. Como Alcalde, ha realizado algunos experimentos en Las Condes, para corroborar la importancia de no ensanchar las vías, sino que al contrario, enangostarlas. A modo de ejemplo, se redujo el tamaño de calle La Pastora, para efecto de dar mayor espacio al peatón, lo cual no ha generado ningún problema. Asimismo, en Rosario Norte existe una gran circulación de peatones, entre Manquehue y Nueva Las Condes (Centro de Oficinas ubicado frente al Parque Araucano), por lo que también se está peatonizando dicha calle, lo cual ha requerido angostar las vías de circulación vehicular.

El señor Santiago Torrejón, consulta si todo el excedente asignado a la cuenta Saldo Final de Caja será destinado al Proyecto Tranvía.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que un porcentaje de los M\$ 35.000.000 del Saldo Final de Caja será asignado al Proyecto Tranvía. No obstante, la cuenta denominada “Inversión Urbana” cuenta con una provisión de recursos para estos efectos.

- **Proyecto Bicicletas – Bicibox**

El Alcalde Francisco de la Maza, informa que, como Alcalde de Las Condes, invitó a don Jordi Hereu, Alcalde de Barcelona/España, a visitar la comuna de Las Condes, quien le manifestó que existen dos sistemas de bicicletas, uno para la foto y otro que permite sustituir al transporte público. Vale decir, es factible implementar, en cuatro o cinco puntos, espacios para estacionar 20 bicicletas y luego, sacarse la foto informando que se cuenta con un sistema de bicicleta, sin embargo, en lo personal, no tiene la costumbre de impulsar iniciativas sólo para la foto. A su juicio, el sistema de transporte de bicicletas requiere profundizar un diseño distinto a los que se han implementado en Vitacura y Lo Barnechea, razón por la cual se contempla licitar un sistema de transporte público de bicicletas. Las Condes es una de las pocas comunas que tiene la posibilidad de generar una cantidad importante de viajes en bicicleta, incluso, se podría llegar a tener del orden de 10.000 y 20.000 viajes diarios a través de este sistema.

Este elemento, como sistema de transporte público, es distinto a la bicicleta, como sistema recreacional o deportivo. Existen ciudades que poseen un flujo de bicicletas equivalente al funcionamiento de un corazón, lo cual significa que existen personas que, en forma habitual, realizan recorridos cortos, desde su lugar de origen a su lugar de destino y viceversa. En promedio, en términos de tiempo de transporte, las bicicletas públicas no superan los quince minutos, puesto que a ninguna persona le interesa utilizar este medio, si va a llegar transpirado a su lugar de destino, puesto que lo está utilizando como sistema de transporte, no con fines recreacionales.

Este sistema ha sido estudiado, a través de georreferenciación o mapa google, herramientas importantes a nivel tecnológico, lo cual ha permitido corroborar que el hecho de construir una comuna con características de ciudad permite que el sistema de transporte público de bicicletas funcione en forma eficiente. En los estudios de origen/destino que se realizaron por efecto del tranvía quedó demostrado que, actualmente, existen muchos viajes al interior de la comuna entre zonas residenciales. A modo de ejemplo, existen muchos recorridos entre el eje de Cristóbal Colón hasta y los ejes de Avenida Apoquindo o Avenida Kennedy. En ese circuito se genera un cruce transversal de viajes sumamente importante, ya sea porque son recorridos directos o recorridos de acercamiento, como puede ser con el eje del Metro o futuro Tranvía, que son alimentadores. En definitiva, la bicicleta también es un elemento que sirve de alimentador de grandes sistemas de transporte público.

Las Bases de Licitación estarán completamente elaboradas en el mes de diciembre 2013, por lo que es probable que se llame a licitación en enero de 2014. La idea es concesionar 1.500 bicicletas y alrededor de 180 estaciones, en paquetes de tercios. Explica que, dadas las características que presenta la comuna de Las Condes, es importante trabajar sumamente bien la demanda, puesto que si existen muchas personas interesadas en utilizar la bicicleta como medio de transporte, también se podría generar un problema, razón por la cual concuerda con las palabras que manifestó el Alcalde de Barcelona, quien dijo: *“Los problemas vienen por resolver el éxito, no el fracaso”*.

Dado lo anterior, para efecto de no generar problemas de demanda, el ingreso del usuario, en relación al número de bicicleta, debe ser con cierto grado de periodicidad, lo cual significa que el sistema no se puede habilitar para más de 3.000 usuarios si el proyecto se inicia con 500 bicicletas, a pesar que el sistema, en régimen, permita habilitar a 10.00 usuarios. En promedio, se calcula 20 usuarios versus 1 bicicleta, pero sí se habilita ese promedio al inicio, éste colapsaría a corto plazo, puesto que todos van a desear utilizar este sistema de transporte, como una novedad. Por esa razón, el proyecto está pensado en etapas, contemplándose un crecimiento, con paquetes de 300 bicicletas, para llegar, incluso a contar con 3.000 bicicletas, lo que equivale a alrededor de 30.000 viajes al interior de la comuna.

Concluye diciendo que se trata de un sistema no contaminante, cuyo costo es sumamente bajo, alrededor de \$ 4.000 mensual y funciona 24 horas diarias. En definitiva, dicho sistema presenta una infinidad de ventajas, pero no se encuentra exento de conflictos, como todas las cosas.

En forma complementaria a este proyecto, la idea es iniciar un piloto que espera sea aprobado por el Concejo Municipal, que se encuentra asociado a un sistema denominado “Bicibox”, que consiste en estacionamientos de bicicletas privadas, lo cual también representa una contribución a la disminución del transporte público. Actualmente, existen muchas personas que se transportan a sus lugares de destino en sus propias bicicletas, pero no tienen dónde resguardarlas durante ese período de tiempo, lo cual produce muchos conflictos.

Actualmente, existe una tecnología que permite, mediante una tarjeta, incorporar la bicicleta en un receptáculo que queda sellado mediante un código de cerrado, magnetizado con la tarjeta que, en este caso, podría ser la Tarjeta Vecino. Lo anterior, permitirá a los vecinos pertenecer a una red de estacionamientos de bicicletas privadas, quienes podrán consultar vía teléfono en qué puntos existe disponibilidad de estacionamiento. En el caso del sistema de arriendo de bicicletas públicas, los usuarios también podrán consultar vía teléfono en qué estaciones existen bicicletas disponibles.

A modo de ejemplo, informa que frente al Edificio Consistorial de la Municipalidad de Las Condes se contempla instalar receptáculo para siete bicicletas. Este sistema también cuenta con una tecnología que permite penalizar a aquellos usuarios que utilizan dichos estacionamientos por más de un período determinado, puesto que, en un principio, la idea es que las personas cuenten con un lugar para resguardar sus bicicletas durante el tiempo que les ocupa realizar sus trámites, estableciéndose como máximo una hora, lo cual tiene asociado una tarifa sumamente baja. En definitiva, la idea es que sea un sistema de uso compartido.

Concluye diciendo que, en el mes de marzo, se va a desarrollar un plan piloto que contará con una capacidad de 100 bicicletas, básicamente, en la zona del Centro Cívico. Una vez que el sistema se encuentra evaluado en forma positiva, se procederá a llamar a licitación, para implementar alrededor de 1.500 estacionamientos de bicicletas privadas, distribuidos en distintos lugares de la comuna de Las Condes.

El señor Luis Méndez, consulta por dónde se contempla desarrollar las vías exclusivas para bicicletas, en las veredas o calles.

El Alcalde Francisco de la Maza, responde que, en primera instancia, la ciudad se debe acomodar a este medio de transporte, lo cual podría conllevar poco tiempo, pero primero se requiere conocer dónde ocurren los principales viajes (origen/destino), para efecto de priorizar la inversión en aquellos lugares donde exista una mayor demanda.

En general, en todas las ciudades del mundo, la inversión inicial de una ciclovía es, básicamente, en la pintura del trazado, puesto que no se pueda desarrollar toda la infraestructura sin conocer el tránsito de los usuarios.

Prosigue diciendo que el mayor problema que presenta el uso de la bicicleta se encuentra asociado al peatón, no a los vehículos, puesto que es factible que la bicicleta conviva con la circulación de vehículos si se instala señalización eficiente. Además, se da la paradoja que el horario de mayor circulación de bicicletas es equivalente a la mayor demanda de usuarios de automóviles, por lo tanto, la velocidad de éstos últimos es bastante baja, incluso, inferior a la de las bicicletas. La situación de riesgo está relacionada más bien con la imprudencia del ciclista que del automovilista o peatón. Por lo tanto, todo lo anterior, debe ir acompañado de una campaña comunicacional, en función de la cultura que requieren estos sistemas. A modo de antecedente, en la ciudad de Barcelona, funcionan 6.000 bicicletas para alrededor de 20.000 usuarios, concentrado, principalmente, en la red céntrica, donde habitan del orden de 500.000 residentes. Este sistema fue creado en Barcelona hace siete años, el cual se inició con 1.000 bicicletas y durante todo esos años sólo ha fallecido una persona, producto de un accidente en la bicicleta. O sea, la tasa de accidentabilidad es sumamente baja, pero ello requiere de una muy buena campaña de información y de una cantidad de señalética importante.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), señala que, a diferencia de lo que ocurre en otras ciudades del mundo, en Santiago, existe una pendiente sumamente pronunciada, por ejemplo, entre Plaza Italia y Avenida Las Condes. Por lo tanto, considera importante que se planifique un diseño de bicicleta que permita un recorrido cómodo o afable en pendiente, de otra forma sólo se podrá utilizar este medio de transporte por aquellos ciclistas más consumados.

En segundo término, estima que un sistema de bicicletas de esta naturaleza debería congregarse, a lo menos, a los municipios aledaños a la comuna de Las Condes. Por ejemplo, tal como está planificado este sistema por las distintas comunas, no permite que un usuario de Las Condes llegue con la bicicleta a una estación de la comuna de Providencia y viceversa. Por lo tanto, debería estudiarse un mecanismo que permita coordinar el uso de la bicicleta entre comunas colindantes.

El Alcalde Francisco de la Maza, explica que el sistema de bicicletas públicas no está diseñado, ni tampoco es usado en tramos mayores a 1,5 kilómetros, lo que equivale a alrededor de quince minutos de uso. En este caso, el trazado está diseñado a favor de la pendiente, pero está claro que el sistema es viable desde Tobalaba hasta la altura de Padre Hurtado, más al oriente no existe la posibilidad de implementar dicho sistema. No obstante, dado que también se contará con usuarios transversales, en el eje norte / sur, se contará con dicho sistema desde Avenida Kennedy hasta Francisco Bilbao.

En cuanto a la segunda consulta del señor Eyzaguirre, explica que Las Condes no requiere coordinarse con otra comuna para implementar este sistema, puesto que se consideran más que suficiente los viajes que se generan al interior de la comuna. Concuere que podría ser más eficiente contar con un sistema común, pero el problema radica en que esos sistemas no están

asociados a las condiciones tecnológicas que requiere un sistema de transporte público de estas características. A lo mejor, el resto de las comunas podría desarrollar esta tecnología ante un eventual pliego de peticiones de sus Bases de Licitación, puesto que tampoco es algo automático, pero actualmente no cuentan con ese know-how. Hace presente que es sumamente relevante una tecnología asociada cuando se utiliza la bicicleta, como transporte público, puesto que permite al usuario sabe, desde su propio domicilio u oficina, cuáles son las estaciones que cuentan con bicicletas habilitadas y cuál es la más cercana a su domicilio u oficina.

No obstante lo anterior, el hecho que existan distintos sistemas de bicicletas no impide consensuar con esas comunas la ubicación de las zonas de transbordo, en el límite de cada una de ellas. Sin embargo, dicho sistema no está pensado para trasladarse, por ejemplo, a las comunas de La Florida o Vitacura. A comunicación con la comuna de Vitacura es bastante mala, puesto que involucra realizar extensos recorridos para hallar los puntos de encuentros, que son, por ejemplo, la Rotonda Pérez Zujovic o Américo Vespucio. No obstante, en general, Vitacura no es una ruta de destino de los habitantes de Las Condes, sino más bien es al revés, la ruta de destino de los habitantes de Vitacura es la comuna de Las Condes, puesto que es donde se encuentran mayoritariamente los servicios (Centros Comerciales, Universidades, establecimientos educacionales, etcétera).

Por lo tanto, reitera que lo ideal sería contar con un mismo sistema en todas las comunas de un mismo sector, pero este municipio debe pensar en un sistema que sea una solución para la demanda interna de transporte público, porque a diferencia del Tranvía, este sí es un sistema exclusivo para los usuarios residentes de la comuna de Las Condes. No es un sistema dirigido a las personas que se trasladan a trabajar a Las Condes, sino que es un sistema que está pensado para los residentes de esta comuna, de manera que tengan una mejora en su calidad de vida, en términos de circulación, ya sea para hacer un transbordo a un transporte público mayor o para realizar un recorrido completo.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agradece la presentación del Alcalde, la cual ha sido sumamente interesante.

El Alcalde Francisco de la Maza, aprovecha de agradecer a don José María Eyzaguirre, por presidir, en representación del suscrito, el Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil. Considera que el señor Eyzaguirre es una gran Vicepresidente, cuyo rol ha sido intensificado, a través de la nueva ley, lo que es sumamente importante, puesto que cuenta con mayores atribuciones y obligaciones.

Asimismo, hace presente que, afortunadamente, el nuevo Concejo Municipal se encuentra integrado por diez personas que poseen una alta cuota de vocación de servicio público. Considera que esta comuna, desde que asumió como Alcalde, ha pasado a ser incipiente a una ciudad real, con todos los problemas que ello conlleva, pero tiene la convicción que, hoy día, cuentan con una comuna, desde el punto de vista social, educacional, salud y otros, sumamente avanzada, en relación a otras. A modo de ejemplo, en materia educacional, se cuenta con un resultado estándar en la Prueba SIMCE, alrededor de 290 puntos promedio en todos los establecimientos municipales y más del 50% de los alumnos acceden a carreras universitarias. No pone en discusión que la Municipalidad de Las Condes no tiene problemas económicos, pero los resultados obtenidos en materia educacional no involucran un tema de recursos, sino que un tema de gestión, en términos de innovación y otros. Al igual que en el área de salud, en Las Condes, se realizó una innovación a nivel mundial, en cuanto a que se incursionó en una concesión que, poco a poco, ha ido dando respuesta a problemas de salud que no son de Atención Primaria, lo que va a ir mejorando cada vez más, en la medida que se vaya consolidando el proyecto. Actualmente, en la Clínica de la Solidaridad se realizan más de 120 atenciones diarias de residentes, con subsidio

directo del municipio, lo que equivale a más de 3000 personas mensuales y alrededor de 40.000 anuales.

En materia de Salud Primaria, la comuna de Las Condes continúa recibiendo una calificación sumamente buena. Incluso, es probable que el Consultorio Apoquindo sea el primer consultorio, en Chile, acreditado en salud, lo cual significó un test sumamente intenso, de tres días en el caso del Consultorio Aníbal Ariztía y dos días en el caso del Consultorio Apoquindo. Cabe hacer presente que la Clínica Alemana no pasó la instancia de acreditación, lo cual no significa que entregue un mal servicio, pero lo menciona, para reflejar la importancia que presenta el hecho que un consultorio de Las Condes reciba dicha acreditación.

Por otra parte, hace presente que, por primera vez, se tuvo que enfrentar una huelga de los funcionarios de los Consultorios Apoquindo y Aníbal Ariztía. No obstante, como Alcalde, siempre ha considerado que las huelgas representan una oportunidad para aprender y conocer más lo que está ocurriendo al interior de una organización. Es así que, en este caso, se logró resolver el conflicto a través de un acuerdo consensuado con ambas asociaciones, cuyos dirigentes consideraban que existían ciertas injusticias, las cuales consideró razonables. No obstante, parte del acuerdo implicó recuperar las horas de trabajo que no se impartieron durante el período que se sostuvo la huelga.

La conclusión que saca después de haber vivido un cambio brutal en la sociedad, puesto que hace veinte años atrás nadie cuestionaba las instrucciones que entregaba una autoridad, aunque se cayeran al precipicio; en cambio, hoy día, existe un empoderamiento de las personas que está más relacionado con el nivel de información que tiene cada una de ellas. En general, hoy día, las personas tienen su propia opinión respecto de todo tipo de temas, lo cual obliga a la autoridad a pactar con anticipación, para efecto de resolver un eventual conflicto. Por lo tanto, es importante entender que, para avanzar en la sociedad, los pactos sociales son significativos, ya no basta con que la autoridad manifieste que va ser tal o cual cosa. En general, considera más importante aquellos liderazgos que son capaces de convocar, discutir, convencer y finalmente, celebrar un pacto sobre alguna materia determinada.

Es así que, tanto el Proyecto de Tranvía, como el sistema de Bicicletas Públicas, van a requerir de un trabajo potente de sociabilización con la comunidad; probablemente, a través de cabildos o información que se entregará mediante Internet o medios de prensa, lo cual es sumamente importante, puesto que son proyectos que involucran a toda la sociedad. Dicho trabajo se encuentra pendiente, pero será desarrollado en los próximos meses.

Termina agradeciendo a todos los miembros del Consejo Comunal, diciendo que espera que lo continúen apoyando en su gestión.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), reitera, a nombre del Consejo Comunal, sus agradecimientos al señor Alcalde por dicha presentación.

**El Alcalde se retira de la sala, pasando a presidir la sesión el señor José María Eyzaguirre, Vicepresidente del Consejo Comunal.**

### 3. CUENTA ANUAL DE FUNCIONAMIENTO

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que le corresponde dar la cuenta anual del funcionamiento del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de la Municipalidad de Las Condes, organismo que fue establecido en virtud de una modificación a la Ley 20.500 Orgánica Constitucional de Municipalidades.

La cuenta fue elaborada por la señorita Andrea Godoy, Secretaria Ejecutiva del Consejo Comunal, en la cual incorporó una serie de antecedentes, pero por su extensión, propone que ésta sea enviada vía correo electrónico a los señores Consejeros.

No obstante lo anterior, indica que, en la Cuenta Anual, se inserta información respecto de las organizaciones que integran el Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil, como sus representados. Asimismo, se informa respecto de los temas tratados en cada una de las sesiones; asistencia de los Consejeros; acuerdos adoptados, entre otros.

Entre las materias más relevantes discutidas durante el año 2013, están las siguientes:

- Cuenta Pública del Alcalde (dos sesiones; 2011-2012 y 2012-2013).
- Materias de Relevancia Local que deban ser consultadas a la comunidad (dos sesiones).
- Proyecto Vespucio Oriente (dos sesiones y dos reuniones en conjunto con el Concejo Municipal).
- Denominación pasarela que cruza Avenida Manquehue (Pasarela Entre Parques).
- Ordenanza Ambiental y cumplimiento LOC Municipalidades letra d), e), f).
- Recolección Residuos domiciliarios.
- Vehículos Abandonados en la comuna.
- Comisiones de Especialidad Concejo Municipal.
- Modificación Reglamento Consejo Comunal.
- Funcionamiento Centro de Día del Adulto Mayor.
- Anteproyecto Construcción Edificio calle Bello Horizonte.
- Parques Intercomunales de Las Condes y proyectos en ellos (dos sesiones).
- Patentes de Alcoholes en la comuna.
- Funcionamiento Centro de Familia y Mediación.
- PADEM 2014.
- Plan de Salud 2014.
- Plan de Desarrollo Comunal 2014 – 2017.
- Proyecto Remodelación Parque Los Dominicos.
- Presupuesto y Plan de Inversiones 2014.
- Tranvía – Biciletas – Bicibox.
- Cuenta Anual de Funcionamiento.

En cuanto a las comisiones de especialidad, en la Cuenta Anual se informa respecto a todas las que se efectuaron durante el año 2013 y a cuáles de ellas fueron invitados los miembros del Consejo Comunal.

Reitera que dicha cuenta es sumamente extensa, por lo que será enviada vía correo electrónico. Si algún Consejero tuviese alguna observación respecto de la misma, solicita que lo haga saber en la próxima sesión del Consejo Comunal.

El señor Jaime Figueroa, consulta si es factible que el Consejo Comunal conozca la encuesta que se realizó a las Juntas de Vecinos respecto del Proyecto de Presupuesto y Plan de Inversiones, puesto que tiene entendido que la señorita Godoy elaboró un informe al respecto.

La señorita Andrea Godoy (Secretaria Ejecutiva), responde que hará llegar dicha información.

El señor Antonio Gutiérrez, señala que desea destacar esta gran sesión, puesto que están celebrando el primer aniversario del Consejo Comunal, órgano que representa a todas las

organizaciones de participación ciudadana. Considera muy grato celebrar este primer aniversario, puesto que se trata de una organización nueva que posee más atribuciones, pero implica bastante más obligaciones.

4. **INCIDENTES**

a) **AGRADECE ASISTENCIA DE PERSONEROS EN SESION DE CONSEJO COMUNAL**

El señor Antonio Gutiérrez, agradece la presencia de don Kendall Moss, Primer Secretario Económico de la Embajada de Estados Unidos en Chile, quien antes de ser consejero diplomático estuvo a cargo del Escritorio de Chile en Washington, por lo que conocía bastante del desarrollo que presentaba la comuna de Las Condes. Actualmente, junto al señor Moss, están tratando de apoyar mutuamente el desarrollo del tema de la propiedad intelectual, a través del Instituto Cultural y otras ideas que interesa a la comunidad.

Asimismo, agradecer la presencia de don Roberto Castro, quien fue ex Consejero del Consejo Económico y Social de Las Condes, durante el período del Alcalde Joaquín Lavín, en representación la Asociación Municipal Las Condes, quien ayudó a conformar la participación social. Invita al señor Castro a asistir a otras reuniones del Consejo Comunal, para efecto que visualice los resultados que se han obtenido a través del tiempo.

El Primer Secretario Económico de la Embajada de Estados Unidos en Chile, señor Kendall Moss, agradece haber sido invitado a la sesión del Concejo Comunal, puesto que le permitió aprender mucho de la comuna de Las Condes.

El ex Consejero del Cesco, señor Roberto Castro, señala que, hace veinte años atrás, fue uno de los fundadores del Consejo Económico y Social de Las Condes, en cuya época el Vicepresidente era don José Rabat Gorchs (Q.E.P.D). En lo personal, desea hacer un reconocimiento a los miembros del Consejo Comunal, puesto que son los únicos políticos que trabajan ad honorem y quitan tiempo a sus familias, dado que poseen una gran vocación social. Espera que continúen desarrollando este trabajo, el cual admira, puesto que con ello se logra un mayor engrandecimiento de la comuna de Las Condes.

Dado lo anterior, felicita a don José María Eyzaguirre, puesto que lo considera un gran Vicepresidente del Consejo Comunal y a todos sus miembros.

b) **FALLECIMIENTO DE DON NELSON MANDELA**

La señora Mónica Gana, solicita un minuto de silencio en reconocimiento de don Nelson Mandela, símbolo de Sudáfrica, quien falleció el jueves 05 de diciembre de 2013, a los 95 años de edad. Considera que el señor Mandela amerita dicho reconocimiento, dado que dejó un gran legado a la humanidad.

**Se acoge la solicitud y se procede a estar un minuto en silencio en reconocimiento del señor Nelson Mandela.**

c) **ROBOS DE BICICLETAS EN PARQUE ARAUCANO**

El señor Arturo D'Ottone, sugiere que se solicite al municipio que se realice una investigación respecto a robos de bicicletas ocurridos en el Parque Araucano, puesto que existen varios reclamos al respecto. Sin embargo, cuando las personas afectadas se han acercado a distintos departamentos municipales, se les ha dado como respuesta que no corresponde a esa unidad realizar una investigación respecto de esa situación.

d) **PROYECTO PARQUE LOS DOMINICOS**

El señor Harold Fritz, señala que, a comienzos de año, solicitó apoyo del Consejo Comunal para sacar adelante el Proyecto de Parque Los Dominicos, por lo que, hoy día, desea agradecer, por intermedio de este órgano, a todas las Juntas de Vecinos que contribuyeron a que dicho proyecto pudiese comenzar a concretarse.

e) **PROXIMA SESION**

Se deja constancia en Acta que la próxima sesión del Consejo Comunal será llevada a cabo el día martes 14 de enero, a las 18:30 horas, en el Salón Plenario del Edificio Consistorial.

El señor José María Eyzaguirre, entiende que no hay más incidentes, por lo que corresponde levantar la sesión del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil.

**JORGE VERGARA GOMEZ**  
**Secretario Municipal**