REPÚBLICA DE CHILE
COMISIÓN DE EVALUACIÓN
Región Metropolitana de Santiago

Califica Ambientalmente el proyecto **"Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal"**
Resolución Exenta N° 20251300181
Santiago

03 de Marzo de 2025

VISTOS:

1°. La Declaración de Impacto Ambiental ("DIA"), admitida a trámite con fecha 01 de febrero de 2024, mediante Resolución Exenta N° 20241300156 de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, su Adenda de fecha 02 de septiembre de 2024 y su Adenda Complementaria de fecha 20 de enero de 2025, del proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal", presentado por Inmobiliaria Rio Napo Ltda.

2°. Los pronunciamientos y observaciones de los órganos de la administración del Estado que, sobre la base de sus facultades legales y atribuciones, participaron en la evaluación de la DIA, y que se detallan en el Capítulo 3.3 del Informe Consolidado de Evaluación ("ICE") Nº 20251310918 de la DIA del proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal".

3°. El Acta de Evaluación Nº03/2025 de fecha 04 de febrero de 2025, del Comité Técnico de la Región Metropolitana.

4°. El ICE N° 20251310918 de la DIA del Proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" de fecha 07 de febrero de 2025.

5°. El acuerdo de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de fecha 17 de febrero de 2025.

6°. Los demás antecedentes que constan en el expediente de evaluación de impacto ambiental de la DIA del Proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal".

7°. Lo dispuesto en la Ley Nº 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el D.S. Nº 40, de 30 de octubre de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el D.F.L. N° 1/19.653, de 2002, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Decreto Supremo N° 214 de fecha 02 de julio de 2024 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; en la Resolución TRA N° 119046/260/2022 de fecha 25 de agosto de 2022, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental; en los artículos 80 y siguientes del DFL 29/2005 que fija el texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº 18.834, sobre Estatuto Administrativo, del Ministerio de Hacienda; y en la Resolución Nº 7, de fecha 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

1°. Que, Inmobiliaria Rio Napo Ltda. (en adelante, el "Titular"), ha sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("SEIA") la DIA del proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" (en adelante, el "Proyecto"). Los antecedentes del Titular son los siguientes:

Nombre o razón social	Inmobiliaria Rio Napo Ltda.
Rut	79.754.790-5
Domicilio	Marchant Pereira 201, oficina 301, Comuna de Providencia, Región Metropolitana
Nombre representante legal	Rodrigo Andrés Meyer Rojas
Rut representante legal	10.971.551-4
Domicilio representante legal	Marchant Pereira 201, oficina 301, Comuna de Providencia, Región Metropolitana
Correo electrónico Titular o representante legal	sabrina.maripangui@guzmanylarrain.com; contacto@ekolog.cl

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

2°. Que, conforme se indica en el ICE de fecha 07 de febrero de 2025, el Servicio de Evaluación Ambiental Región Metropolitana de Santiago ha recomendado aprobar el Proyecto, considerando que:

- Cumple con la normativa ambiental aplicable vigente;
- Cumple con los requisitos contenidos en los Permisos Ambientales Sectoriales Mixtos señalados en los artículos 140 y 142 del D.S. Nº 40/2012 del Ministerio de Medio Ambiente;
- No presenta o genera los efectos, características o circunstancias establecidas en el artículo 11 de la Ley N°19.300, que dan origen a la necesidad de elaborar un Estudio de Impacto Ambiental.

3°. Que, en sesión de fecha 17 de febrero de 2025, la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago acordó calificar favorablemente el proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal", aprobando íntegramente el contenido del ICE de fecha 07 de febrero de 2025, el que forma parte integrante de la presente Resolución. Por lo tanto, conforme a lo indicado en el artículo 60 inciso segundo del Reglamento del SEIA, se excluyen de la presente Resolución las consideraciones técnicas en que se fundamenta.

4°. Que, según lo señalado en la DIA y sus Anexos, en su Adenda y en su Adenda Complementaria, que forman parte integrante de la presente Resolución, la descripción del Proyecto es la que a continuación, se indica:

4.1. ANTECEDENTES GENERALES	
Objetivo general	El objetivo del Proyecto consiste en la construcción y operación de 2 edificios de carácter residencial a emplazar en la comuna de Maipú.
Descripción general del proyecto	El Proyecto contempla la construcción y operación de un conjunto habitacional conformado por dos edificios de 15 pisos de altura más 1 subterráneo cada uno, con 236 departamentos en total, los cuales contemplan modificar el proyecto habitacional existente denominado "El Rosal", sin Resolución de Calificación Ambiental, ubicado contiguo al proyecto en evaluación, el cual cuenta con dos edificios de 15 pisos de altura más 1 subterráneo cada uno, con 236 departamentos en total, resultando un conjunto habitacional con un total de 472 departamentos, 544 estacionamientos vehiculares y 272 estacionamientos para bicicletas. El Proyecto considera una Fase de Construcción de 54 meses y una fase de operación/vida útil indefinida (Tabla 7 del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria).
Tipología principal, así como las aplicables a sus partes, obras o acciones	De acuerdo con el artículo 10 de la Ley N° 19.300 y al artículo 3 del D.S. N° 40/2012, del MMA, el Proyecto ingresa al SEIA según lo señalado en la letra: "*h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.* *h.1. Se entenderá por Proyectos inmobiliarios aquellos loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los Proyectos destinados a equipamiento, y que presenten alguna de las siguientes características.* *(...)* *h.1.3. Que se emplacen en una superficie igual o superior a 7 hectáreas o consulten la construcción de 300 o más viviendas*;". Esto, dado que el Proyecto contempla la construcción de 236 viviendas, las cuales en conjunto al proyecto original suman 472 viviendas, y se ubica en la Región Metropolitana, la cual se encuentra declarada zona saturada por ozono, material particulado respirable, partículas en suspensión y monóxido de carbono, y zona latente por dióxido de nitrógeno, según el D.S. N° 31/2016 del Ministerio de Medio Ambiente (MMA). (Antecedentes en acápite I.2.4 del Capítulo 1 de la DIA). Aplica el literal g) del Artículo 2 del reglamento del SEIA, que dispone lo siguiente; "*g) Modificación de proyecto o actividad: Realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración. Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:* *g.2. (...). Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental, si la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones tendientes a intervenirlo o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente Reglamento"*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	En particular, debido a que este proyecto contempla la modificación del condominio existente "El Rosal", sin Resolución de Calificación Ambiental, colindante al proyecto propuesto, el cual consideró desde el año 2018, la construcción de 2 edificios de 15 pisos de altura y 1 subterráneo, con 236 departamentos en total, alcanzando así en conjunto un total de 472 viviendas, se configura la tipología h.1.3 mencionada anteriormente.		
Vida útil	Indefinida.		
Monto de inversión	USD $ 60.000.000		
Gestión, acto o faena mínima, que da cuenta del inicio de la ejecución del proyecto de modo sistemático y permanente, para efectos de la caducidad de la RCA	El Titular señala que el acto o faena mínimo que da cuenta del inicio de la ejecución del Proyecto corresponde al acondicionamiento del terreno (Literal I.2.9 del Capítulo 1 de la DIA).		
Proyecto o actividad se desarrolla por etapas	Si	No	De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del D.S. N°40/2012 del MMA, el Proyecto no se desarrollará por Etapas (Literal I.2.8 del Capítulo 1 de la DIA).
		[X]	
Proyecto o actividad modifica un proyecto o actividad existente	Si	No	El Proyecto corresponde a una modificación del proyecto habitacional existente denominado "El Rosal", el cual consideró la construcción de 236 viviendas en el lote 2 del predio, el cual posee una superficie de 10.529 m2. Este proyecto, dadas sus características, no requirió ingresar obligatoriamente a evaluación ambiental al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
	[X]		
Proyecto modifica otra(s) RCA	Si	No	El Proyecto no modifica otras RCA debido a que modifica un Proyecto que no requirió ser evaluado ambientalmente en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
		[X]	

4.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO	
División político/administrativa	El Proyecto se encuentra ubicado en calle Camino Las Flores N°1786 en la comuna de Maipú, provincia de Santiago, Región Metropolitana. Más antecedentes en el punto I.3.1 del Capítulo 1 de la DIA.
Justificación de la localización	La localización se justifica en virtud de la disponibilidad de terrenos con usos de suelo permitidos para viviendas de acuerdo con el PRC vigente de Maipú. De acuerdo con el Certificado de Informaciones Previas (CIP) N° 000643 presentado en el Anexo 1.21 de la Adenda, el Proyecto obedece al Plan Regulador Comunal de Maipú y se ubica en la denominada ZONA ZH-8 "*Habitacional 8 (Corredores de densidad alta: Av. Américo Vespucio y Av. Pajaritos)*", cuyos usos permitidos son residencial, equipamientos, actividades productivas, infraestructura, espacio público y áreas verdes. Mayor información en punto I.3.5 del Capítulo 1 de la DIA.
Superficie	Las superficies consideradas por las obras de construcción y posterior operación del Proyecto corresponden a las indicadas en la siguiente tabla:

Tabla 4.2.1. Superficies del proyecto

Proyecto	Sector	Superficie predial [m2]	Superficie Construida [m2]	Superficie Áreas Verdes [m2]
Obras Permanentes				
Existente	Lote 2	10.529	19.810	2.350
Modificación	Lote 3B	11.191	19.649	2.350
Total [m^2]		21.720	39.458	4.700
Obras Temporales				
Existente	Lote 1	8.382	2.034	-
Existente/ Modificación (Sala de ventas)	Lote 1	8.382	140	-
Modificación	Lote 3A	10.629	2.247	-
	Lote C1	58.161	2.096	-
Total		77.172	6.517	-

Fuente: Tabla I.3 del Anexo 6.1 de la Adenda.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

<table>
<tr><td colspan="2">4.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO</td></tr>
<tr><td></td><td>Mayores antecedentes en punto I.3.3. de la DIA.</td></tr>
<tr><td>Coordenadas UTM en Datum WGS84</td><td>En la Tabla 4.2.2 se presentan las coordenadas de ubicación del proyecto:

Tabla 4.2.2. Coordenadas de los vértices del área del Proyecto.
<table>
<tr><th>Proyecto</th><th>Sector</th><th>Vértice</th><th>Coord. Norte</th><th>Coord. Este</th></tr>
<tr><td rowspan="13">EXISTENTE</td><td rowspan="6">LOTE 2</td><td>C1</td><td>6294257,732</td><td>336650,331</td></tr>
<tr><td>D</td><td>6294257,554</td><td>336631,501</td></tr>
<tr><td>D1</td><td>6294345,522</td><td>336552,667</td></tr>
<tr><td>D2</td><td>6294425,624</td><td>336672,11</td></tr>
<tr><td>C3</td><td>6294361,59</td><td>336706,973</td></tr>
<tr><td>C2</td><td>6294298,843</td><td>336613,403</td></tr>
<tr><td rowspan="7">CAMINO INTERNO (SERVIDUMBRE)</td><td>C1</td><td>6294257,732</td><td>336650,331</td></tr>
<tr><td>D</td><td>6294257,554</td><td>336631,501</td></tr>
<tr><td>D1</td><td>6294345,522</td><td>336552,667</td></tr>
<tr><td>1</td><td>6294353,275</td><td>336564,236</td></tr>
<tr><td>C2</td><td>6294298,843</td><td>336613,403</td></tr>
<tr><td>C1</td><td>6294257,732</td><td>336650,331</td></tr>
<tr><td rowspan="14">MODIFICACIÓN</td><td rowspan="8">LOTE 3B</td><td>D1</td><td>6294345,522</td><td>336552,667</td></tr>
<tr><td>J1</td><td>6294435,207</td><td>336472,023</td></tr>
<tr><td>F3</td><td>6294444,475</td><td>336482,343</td></tr>
<tr><td>F2</td><td>6294405,059</td><td>336517,741</td></tr>
<tr><td>F1</td><td>6294486,448</td><td>336639,113</td></tr>
<tr><td>D2</td><td>6294425,624</td><td>336672,11</td></tr>
<tr><td rowspan="6">CAMINO INTERNO (SERVIDUMBRE)</td><td>D1</td><td>6294345,522</td><td>336552,667</td></tr>
<tr><td>J1</td><td>6294435,207</td><td>336472,023</td></tr>
<tr><td>F3</td><td>6294444,475</td><td>336482,343</td></tr>
<tr><td>F2</td><td>6294405,059</td><td>336517,741</td></tr>
<tr><td>1</td><td>6294353,275</td><td>336564,236</td></tr>
</table>
Fuente: Tabla I.2 del Anexo 6.1 de la Adenda.

En el Anexo 7 de la DIA se encuentra la ubicación del proyecto en formato Kmz para visualizar en Google Earth.</td></tr>
<tr><td>Caminos o vías de acceso</td><td>El Proyecto, durante la Fase de Construcción, utilizará la Calle Camino Interno para acceder al predio, a la cual se accede por el kilómetro 9,992 de la Av. Américo Vespucio, para todo tipo de vehículos. Este camino de acceso se encuentra en regularización en vialidad (Ver anexo 1.1 Adenda Complementaria). Como acceso peatonal durante la fase de construcción, el acceso será por Calle Flor de Notro N° 0203. Durante la fase de operación del Proyecto (existente y modificación), se considera la conectividad vehicular y peatonal a través de Camino Las Flores N° 1786 y calle Flor del Notro N° 0203, ya que los Lotes 3B y 2 estarán conectados con un camino interno. Durante la fase de construcción del Proyecto Modificación en tanto, las obras temporales (instalación faenas) se desarrollarán en los Lotes 3A y C1, por lo que se considera el acceso vehicular temporal por camino interior que conecta directamente a Autopista Américo Vespucio, mencionado inicialmente. En el Lote 1 se encuentra una sala de ventas, construida para la venta de departamentos del proyecto existente (Lote 2), la cual se mantendrá para la fase de construcción del Proyecto modificación (Lote 3B) con un acceso vehicular y peatonal por calle Flor del Notro N°0163.
Para mayor información, ver acápite I.3.4 de la DIA, Figura I.2 de la DIA y respuesta 1.1 de la Adenda Complementaria-</td></tr>
<tr><td>Referencia al expediente de evaluación de los mapas, georreferenciación e</td><td>− Punto I.3.4 de la DIA, Caminos de Acceso.
− Anexo C de la DIA: Planos de pavimentación y Planos EISTU.
− Anexos 1.6 y 1.7 de la Adenda, KMZ.</td></tr>
</table>

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

4.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO	
información complementaria sobre la localización de sus partes, obras y acciones	

4.3. FASE DE CONSTRUCCIÓN	
4.3.1. PARTES, OBRAS Y ACCIONES QUE COMPONEN EL PROYECTO	
4.3.1.1 PARTES Y OBRAS	
Nombre	Descripción.
Cierre perimetral	Actualmente, los lotes cuentan en todo su contorno con cierres perimetrales permanentes, prefabricados de hormigón (vibrocemento) por temas de seguridad y en algunas secciones con reja (detalle en ANEXO 1.15 de la Adenda). Además, se instalarán cierres perimetrales temporales internos consistentes en postes de madera 4" con placa OSB 11 mm y los portones de acceso serán de corredera colgante en bastidor metálico con plancha galvanizada. Adicionalmente, durante la fase de construcción, se considera instalar barreras acústicas, las cuales serán de una densidad de a lo menos 10 kg/m^2 y 6 metros de altura. El detalle de las coordenadas de ubicación del cerco perimetral y sus materialidades se puede apreciar en el Anexo 1.6 de la Adenda Complementaria.
Instalación de faenas	El Proyecto contará con una instalación de faenas al interior del predio durante toda la fase de construcción. En ella, se dispondrá de la infraestructura temporal necesaria para llevar a cabo esta fase. Esta instalación contempla Oficina y sala de reuniones, garita, bodega de materiales, Comedor, Servicios sanitarios y vestidores con duchas. Las oficinas y garita serán instalaciones modulares tipo conteiner. Los comedores, servicios sanitarios, vestidores y la bodega de materiales serán galpones modulares tipo OSB, techados con material zinc aluminio. La distribución de estas instalaciones se puede observar en la Figura 12 y en el Anexo 1.3 de la Adenda (Plano instalación de faenas, formato kmz). Para más antecedentes, ver tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA, Anexo 1.15 de la Adenda y respuesta 1.4 de la Adenda Complementaria.
Caseta seguridad	Se instalarán 2 casetas tipo conteiner de 2x2 m, una en cada acceso temporal. En este lugar se encontrará el personal de seguridad que controlará los ingresos vehiculares y peatonales a la obra. (Ver tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA y Anexo 1.15 de la Adenda).
Bodega de Materiales (No peligrosos)	Consistirá en un galpón cerrado de 612 m^3 de capacidad y 288 m^2 de superficie, que estará destinado al almacenamiento de herramientas, materiales de construcción, elementos de seguridad de trabajadores, entre otros. Mayor información en tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA y Anexo 1.15 de la Adenda.
Patio de Acopio Materiales (no peligrosos)	Corresponde a una zona cerrada con pretil de malla bizcocho, de 2000 m^3 de capacidad y 972 m^2 de superficie, que estará destinada al acopio de materiales de gran volumen (maderas, vidrios, etc). Mayor información en tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA y Anexo 1.15 de la Adenda.
Sector Acopio Fierros	Corresponde a un área de 250 m^2 de superficie y 20 ton de capacidad, destinada al acopio de fierros de gran volumen, necesarios para la construcción de las bases y pilares de los edificios. Mayor información en tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA y Anexo 1.15 de la Adenda.
Sector Acopio Áridos	Corresponde a una zona demarcada en suelo de 750 m^3 de capacidad y 750 m^2 de superficie con 2 contenedores estancos, en donde se realizará el acopio de áridos (bolones, arena, etc). Mayor información en tabla I.8 Capítulo 1 de la DIA y Anexo 1.15 de la Adenda.
Sector almacenamiento residuos asimilables a domiciliarios (no peligrosos)	Corresponde a un sector de almacenamiento con radier de hormigón de 8 m^2 de superficie, muros de OCB, sin techumbre y 340 kg de capacidad. Se acumularán los residuos generados al interior de comedor, baños y oficinas, en contenedores de 240 L de capacidad, de HDPE con tapa hermética, para su posterior retiro por el servicio municipal. Detalle técnico indicado en Capítulo III de la DIA, específicamente en el desarrollo del PAS 140.
Sector de reciclaje	Corresponde a un sector de almacenamiento de residuos reciclables con radier de hormigón de 3 m^2 de superficie y 340 kg de capacidad. En este sector se acopiarán los envases y embalajes provenientes de las oficinas y bodega de materiales, principalmente. Detalle técnico indicado en Capítulo III de la DIA, específicamente en el desarrollo del PAS 140.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Sector residuos industriales sólidos no peligrosos	Es un espacio en el lote 3B, demarcado sobre suelo natural para la instalación de dos contenedores estancos, destinado al acopio de escombros de construcción (descartes de maderas, metales, plásticos, vidrios, etc.). Detalle técnico indicado en Capítulo III de la DIA, específicamente en el desarrollo del PAS 140.
Bodega sustancias peligrosas y sector carga combustibles	Destinada para el almacenamiento de insumos que contienen alguna sustancia categorizada como peligrosa según NCh 382/2004 en específico, inflamables y corrosivas. Detalle técnico indicado en Capítulo I.4.1.4. de la DIA. El sector de carga de combustibles se ubica junto a la bodega, y consiste en un radier de 1x1m, con pretil perimetral, para cargar combustible a equipos menores (cortadora, fratasadora, entre otros).
Bodega residuos peligrosos	Bodega modular instalada sobre base continua de hormigón en un área de 4,8 m^2, la cual cumplirá con los requerimientos del D.S. Nº 148/2003 del MINSAL y las características constructivas de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. La bodega contará con un cierre perimetral de 1,8 m de altura, tendrá una capacidad de contención de escurrimientos o derrames no inferior al volumen del contenedor de mayor capacidad, ni al 20% del volumen total de los contenedores almacenados, contará con ventilación, equipos de extinción de incendios, señaléticas acorde a la normativa, entre otras características. Al interior de la bodega RESPEL, los residuos serán almacenados en contenedores metálicos con tapa u otro material compatible químicamente con la cantidad de residuo a almacenar, impidiendo el derrame o fuga de material durante el almacenamiento transitorio o transporte. Los residuos no serán almacenados por un periodo mayor a 6 meses. Mayores detalles en Capítulo III de la DIA, numeral 3.2.2 PAS 142.
Sector lavado de canoas	Sitio ubicado en el Lote 3A diseñado para lavado de canoas de camiones betoneros. Consiste en una superficie impermeable recubierta con Membrana HDPE de 1,5 mm que sobresaldrá 60 cm por el contorno de la excavación, con una profundidad de 0,5 m aproximadamente y con pendiente mínima de 2%. Para más detalle revisar plano de obras temporales (Anexo B de la DIA).
Sector lavado de ruedas	Consiste en un sector habilitado en el sector de acceso a la faena, para el lavado de ruedas de los vehículos que salen de la obra. Superficie impermeable de hormigón sellado, con una profundidad de 0,5 m aproximadamente y con pendiente mínima de 2%, la cual encauzará el agua a una cámara recolectora con rejilla decantadora (100 L), que estará conectada con un estanque de acumulación de 1.500 L (detalle ver plano de obras temporales ANEXO B de la DIA).
Sector Estacionamientos (Construcción)	Se habilitarán sectores de estacionamiento destinados a vehículos livianos y pesados, consistirá en una zona demarcada en suelo de 187 m^2 de superficie y con capacidad para 15 vehículos.
Sectores ubicación equipo electrógeno	El proyecto contará para su fase de construcción con un generador electrógeno de 160 kVA, a ubicarse cercano a las zonas de excavación de los edificios A y B, para ser utilizado como respaldo para la construcción. El equipo se instalará sobre radier de hormigón cercano a la obra que se mantenga activa y posee su propio sistema de contención de derrames. Mayor información en tabla I.26 de la DIA.
Accesos vehiculares y peatonales	El proyecto considerará la Calle Camino Interno para acceder vehicularmente al predio para la fase de construcción, a la cual se accede por el kilómetro 9,992 de la Av. Américo Vespucio, para todo tipo de vehículos. Como acceso peatonal durante la fase de construcción, el acceso será por Calle Flor de Notro N° 0203. Mayores detalles en literal I.3.4 del Capítulo 1 de la DIA.
4.3.1.2 ACCIONES	
Nombre	Descripción
Acondicionamiento del terreno	<u>Instalación de cierre perimetral</u> Actualmente, los lotes cuentan en todo su contorno con cierres perimetrales permanentes, prefabricados de hormigón (vibrocemento) por temas de seguridad y en algunas secciones con reja (detalle en ANEXO 1.15 de la Adenda). Previo al acondicionamiento del terreno, se instalarán cierres perimetrales temporales internos consistentes en postes de madera 4" con placa OSB 11 mm y los portones de acceso serán de corredera colgante en bastidor metálico con plancha galvanizada. Adicionalmente, instalarán barreras acústicas, las cuales serán de una densidad de a lo menos 10 kg/m^2 y 6 metros de altura. <u>Nivelación del terreno</u> Se realizará en los sectores donde se proyectan instalaciones de servicios, administración y apoyo a la construcción y accesos definitivos, estacionamientos definitivos, caminos internos definitivos, sector áreas comunes de los edificios. El método a utilizar es manual y con maquinaria (minicargador). El total de las superficies a nivelar alcanza los 5.042,53 m^3. <u>Compactación</u> Se proyecta en sector del camino interior permanente y zona de estacionamientos permanentes. El total del área compactada alcanza los 3478,01 m^2.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	Escarpe Se extraerá y retirará la capa superficial del suelo natural constituido por terreno vegetal (escarpe), en todas aquellas áreas donde se construirán las obras de urbanización. No se contemplan tronaduras. Se utilizará extracción con maquinaria (excavadoras), para su carga y retiro en camiones tolva. Los áridos en tanto, se acopiarán y humectarán en un sector del Lote 3A (ver Figura I.13 de la DIA). El resto del material resultante será usado como relleno en el mismo lote, los excedentes serán retirados por empresa autorizada. La superficie total de escarpe alcanza los 23.576,51 m^2 y un volumen de 4.715,3 m^3. Excavación Las excavaciones se ejecutarán conforme a las dimensiones, cotas y pendientes establecidas en los planos de arquitectura (ver Anexo B de la DIA) y conforme a lo indicado en el estudio de mecánica de suelo respectivo (Ver Anexo D de la DIA). No se contemplan tronaduras. Se utilizará extracción con maquinaria (excavadoras), para su carga y retiro en camiones tolva. Los áridos en tanto, se acopiarán y humectarán en un sector del Lote 3A (ver Figura I.13 de la DIA). El resto del material resultante será usado como relleno en el mismo lote, los excedentes serán retirados por empresa autorizada. Tanto las excavaciones masivas como las excavaciones para las fundaciones alcanzan un total de 13.345,3 m^3.
Habilitación, operación y cierre de las instalaciones de apoyo a las faenas de construcción	Habilitación de las instalaciones: Se realizarán las correspondientes conexiones a los empalmes de servicios básicos (agua potable, aguas servidas, electricidad). Se reutilizará la infraestructura y mobiliario de la instalación de faena del Proyecto existente. Las oficinas, sala de reuniones, sala de ventas, comedor, baños, vestidores, garita, bodega de materiales no peligrosos, sector almacenamiento residuos asimilables a domiciliarios, bodegas almacenamiento residuos y sustancias peligrosas, serán dispuestas sobre el terreno, previamente preparado, construcción de radier de hormigón. El patio de acopio materiales, patio de residuos industriales sólidos no peligrosos y estacionamientos, serán zonas niveladas y demarcadas en el suelo. Para el sector de lavado de ruedas y canoas, se realizarán 2 excavaciones con una superficie de 2 m^2 y 4 m^2 respectivamente, 0,5 m de profundidad y con pendiente mínima de 2%, para luego impermeabilizar con hormigón sellado y membrana HDPE (1,5 mm) respectivamente. Detalle en plano obras temporales (Ver Anexo B de la DIA). Uso de las instalaciones − El uso de comedor, baños y oficinas por parte del personal generará residuos sólidos asimilables a domiciliarios (no reciclables), los cuales se dispondrán en contenedores pequeños y luego serán acumulados periódicamente por personal de aseo, en contenedores de mayor tamaño (240 de HDPE con tapa hermética), ubicados en sector cercano al acceso peatonal de la faena, para su posterior retiro por el servicio municipal. Destacar que en el comedor no existirá preparación de alimentos, solo electrodomésticos para calentarlos, puesto que estos serán provistos por los propios trabajadores. − Los baños (duchas, inodoros y lavamanos) se conectarán a la red existente de aguas servidas, mediante un empalme provisorio, y en los frentes de trabajo se utilizarán baños químicos, los cuales serán manejados por una empresa externa autorizada. − Se incorporará un sistema de control de vectores de interés sanitario, a través de la implementación de un cordón sanitario alrededor de la obra, el cual incluye tanto la desratización, desinsectación y sanitización, de acuerdo con un plan periódico de trabajo, el que será efectuado por una empresa debidamente autorizada por la Seremi de Salud. Cierre de las instalaciones Una vez finalizada la fase de construcción, todas las obras temporales serán desmanteladas, se desconectarán los empalmes de los servicios básicos, se retirará todo equipo y maquinaria, dejando el terreno limpio y despejado.
Construcción de caminos no permanentes y vialidad interna del proyecto	Construcción de caminos nuevos Corresponde a la preparación del terreno descrita anteriormente en "Acondicionamiento de terreno", dirigido hacia las vialidades no permanentes e interna del proyecto. Mantenimiento de caminos Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes. Cierre de Caminos Al finalizar la fase de construcción, se eliminarán todos los caminos internos, limpiando y nivelando el terreno de ser necesario, se contempla también el cierre del acceso temporal habilitado por el Lote C1, construyendo un cierre perimetral definitivo en el límite del Lote 3A y 3 B. Mayores antecedentes en acápite I.5.1.3 del capítulo 1 de la DIA.
Tránsito y funcionamiento de vehículos y maquinarias al interior del emplazamiento del proyecto	La maquinaria, camiones y vehículos para el movimiento de tierra, transporte de insumos y transporte de residuos, accederán y transitarán en el terreno solo por el acceso vehicular y los caminos interiores habilitados. La velocidad máxima de la maquinaria y vehículos al interior de la obra será de 10 km/h. El equipo electrógeno de emergencia se ubicará en dos sectores, primero cercano al área de excavación del edificio A y luego en al edifico B (detalle en plano de Anexo B de la DIA). Los antecedentes relacionados al tipo de maquinaria, tiempo de operación, entre otros antecedentes, se detallan en el acápite I.5.5 de la DIA.
Transporte de insumos, residuos y mano de obra fuera del predio	Las principales rutas de acceso a utilizar se definieron en función de los insumos requeridos para la construcción del Proyecto, así como las zonas de destino de los residuos generados por éste, considerando las rutas más probables a seguir durante la fase de construcción. En cuanto a la velocidad promedio de los vehículos será de 50 km/h, entre la instalación de faenas y el lugar de carga o descarga. Sobre el tipo de embalaje, para los materiales de construcción, restos de movimientos de tierra y escombros serán transportados en camiones con carga cubierta, y respecto a los RESPEL se transportarán en sus respectivos tambores, cumpliendo los estándares del reglamento DS 148/2003 MINSAL. El Titular cumplirá con las Normas Ambientales de la Dirección de Vialidad del MOP, las cuales se estipulan en el Art. Nº 36 del DFL Nº 850/97 MOP, que prohíbe el vertido o escurrimiento de materiales, productos o desechos generados a causa de las actividades del proyecto, hacia rutas o caminos de tuición del MOP (detalle de los tipos de carga, vehículos, distancias, rutas y capacidades en Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria).
Construcción de las obras de urbanización y de la edificación	Obra Gruesa: Corresponde a la construcción de fundaciones y las estructuras resistentes de hormigón armado (pilares, vigas, losas, muros, entre otras). Esta actividad es la que comprende el mayor requerimiento de mano de obra. Respecto al método constructivo, se contempla el uso de minicargador, camiones y el apoyo de una grúa torre para la movilización de hormigón o materiales de gran peso. Instalaciones y Terminaciones: Esta actividad consiste en la ejecución de las terminaciones ajenas a la obra gruesa, las cuales comprenden para la edificación: conexiones eléctricas y de gas, instalaciones de ventanas y paneles prefabricados, instalación de cerámicas, planchas de yeso, perfiles metálicos para la estructura de tabiques y actividades de pintado, instalaciones de muebles, revestimientos, etc. Para la urbanización involucran: sistema aguas lluvia, vialidad, zonas comunes, áreas verdes y cierre perimetrales. Mayores antecedentes se detallan en el acápite I.5.1.6 de la DIA.
4.3.2 SUMINISTROS BÁSICOS	
Nombre	Descripción
Energía eléctrica	Durante la fase de construcción se realizará un empalme a la red existente de ENEL y contará con un sistema de respaldo eléctrico consistente en un generador electrógeno de 160 kVA, a ubicarse cercano a las zonas de excavación de los edificios A y B, para ser utilizado como respaldo para la construcción. Más antecedentes en el punto I.4.1.2 de la DIA.
Agua Potable	El abastecimiento de agua potable durante la fase de construcción se realizará mediante la conexión a la red existente mediante un empalme ubicado en el lote 3A, perteneciente a la empresa sanitaria SMAPA. Para ello, el Proyecto cuenta con el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda. Se indica que, el consumo de agua potable posee como destino la instalación de faena (consumo), la preparación de mezclas cementicias y las labores de lavado de ruedas y canoas. Para consumo humano, el titular del Proyecto garantiza el abastecimiento de agua potable consignado en el D.S. N°594/1999 del MINSAL. Por otro lado, la tasa de consumo para las labores constructivas declaradas es de 667 m^3/mes (total de 23.982 m^3) Más antecedentes en el punto I.24 de la DIA.
Servicios higiénicos	Se dispondrán de servicios higiénicos (baños, duchas, lavatorios) los cuales serán conectados a la red de alcantarillado existente, separados para hombres y mujeres. Además, se habilitarán baños químicos en la obra, en actividades que se realicen a más de 75 m de los servicios higiénicos fijos. La cantidad de artefactos que tendrá la obra según el número de trabajadores máximo se presenta en la Tabla I.8, cumpliendo el requisito normativo, Más antecedentes en el punto I.5.4.2 de la DIA.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Equipos, maquinaria y herramientas	Los equipos y maquinarias por utilizar en la fase de construcción se presentan en la Tabla I.26 de la DIA y corresponden a: Sierra circular, Herramienta de disparo, Vibrador, Camión Mixer (12.000 cc), Minicargador, Esmeril Angular (9″, 6.600 rpm), Tronzadora, Pulidora (6.600 rpm), Retroexcavadora, Martillo Demoledor, Rotomartillo, Cepilladora, Atornillador Eléctrico, Rodillo compactador, doble tambor, Esmeril Angular (4,5', 11.000 rpm), Grúa torre, Elevador de cargas, Andamios colgantes. Más antecedentes en el punto I.5.5 de la DIA
Sustancias peligrosas	Durante la fase de construcción del proyecto se utilizarán diversas sustancias peligrosas. Los tipos de sustancias y las cantidades estimadas a utilizar durante esta fase se encuentran en la Tabla I.25 de la DIA. Estas sustancias corresponden a Gas licuado, Carga gas butano 200ml, Adhesivos de contacto, Aguarrás, Desmoldante metal, Desodorante ambiental, Diluyente duco, Diferentes tipos de esmaltes, Imprimantes asfálticos, Diferentes tipos de óleos, Pegamento PVC, Pintura alto tráfico gris, Cloro, Puentes adherentes de hormigón, Fulminantes, Diferentes tipos de siliconas. Cabe señalar, que las condiciones de almacenamiento de las sustancias peligrosas serán las correspondientes al tipo, cantidad y tiempo de almacenamiento de éstas, en cumplimiento del D.S N°43/15 del MINSAL, Reglamento de Sustancias Peligrosas. Más antecedentes en el punto I.5.5 de la DIA
Combustible	Durante las actividades de construcción del Proyecto, se almacenarán combustibles en Bodega sustancias peligrosas, en envases con estándar SEC para combustibles (no desechables). Se almacenará petróleo para uso en generadores de energía y bencina para el uso de equipos menores. Las tasas de consumo tanto de petróleo como de bencina son de 0,53 kg/día. Más antecedentes en el punto I.5.5 de la DIA
Otros insumos	En la Tabla I.24 de la DIA se detallan otros insumos a utilizar en la fase de construcción como: a) Hormigón (667 Lt/mes) b) Agua no potable (53,3 m^3/mes) c) Áridos (906 m^3/mes) d) Fierro A-63 (41752 kg/mes) e) Madera pino – Cuartones y palos varias medidas (2.064 un/mes) f) Madera Álamo – Tablones (32,5 un/mes) Todos estos insumos provendrán de proveedores externos autorizados. Más antecedentes en el punto A.6.4.7 de la DIA.

4.3.3. RECURSOS NATURALES RENOVABLES	
Nombre	Descripción
De acuerdo con lo informado en el punto I.5.6 de la DIA, el Proyecto no contempla la extracción o explotación de recursos naturales renovables para la ejecución del mismo.	

4.3.4. EMISIONES Y EFLUENTES	
4.3.4.1 EMISIONES	
Nombre	Descripción
Emisiones atmosféricas	El estudio de emisiones atmosféricas actualizado se presenta en el Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria. Respecto de la fase de construcción del proyecto modificación, las emisiones atmosféricas serán generadas durante la fase de construcción corresponderán principalmente a material particulado y gases de combustión generados por los movimientos de tierra, por el tránsito de vehículos y maquinarias y equipos (grupo electrógeno). Además, se incluyen las obras generadoras de emisiones relacionadas al EISTU aprobado para el proyecto. La siguiente tabla muestra el resumen de las estimaciones de emisiones atmosféricas asociadas a la fase de construcción del Proyecto Modificación, incluyendo las emisiones generadas por la operación del proyecto original:

Tabla 4.3.4.1.1: Emisiones atmosféricas del proyecto modificación (Lote 3B) en la fase de construcción

Año	Fase	$MP_{2,5eq}$ total	MP_{10eq} total	NO_x total	SO_2 total
1	Construcción (+ operación proyecto original)	0,283	1,545	0,675	0,017

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

2	Construcción (+ operación proyecto original)	0,144	0,942	0,282	0,003
3	Construcción (+ operación proyecto original)	0,226	1,393	0,639	0,017
4	Construcción (+ operación proyecto original)	0,199	0,926	0,312	0,005
5	Construcción (+ operación proyecto original)	0,158	0,616	0,120	0,007
6	Operación	0,134	0,530	0,117	0,007
…	Operación	0,134	0,530	0,117	0,007
n	Operación	0,134	0,53	0,117	0,007
Límite PPDA art. 64		**2**	**2,5**	**8**	**10**

Fuente: Tabla 164 del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria.

De acuerdo con lo señalado en el punto 8 del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria y según el resultado de las estimaciones con cálculo de equivalentes, éste no sobrepasará los límites establecidos en el artículo 64 del D.S. N°31/2016 del MMA, Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana de Santiago, no debiendo compensar sus emisiones. Sin perjuicio de lo anterior, se contempla la implementación de una serie de medidas de control, las cuales se detallan en el numeral 8.1.2 del ICE.
Más detalles en el Capítulo 3 de la DIA, página III-6 y en el Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria, Estimación de emisiones atmosféricas.

No obstante, lo anterior la SEREMI de Medio Ambiente, mediante Oficio Ord. N°710 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia con observaciones, indicando:

"(...)
Respecto del cumplimiento del D.S. Nº 31/2016 del Ministerio del Medio Ambiente que "Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago" se tienen las siguientes observaciones respecto del Anexo 2.2 de la Adenda complementaria, que presenta la estimación de emisiones del proyecto:

1-- El Titular no considera íntegramente los lineamientos de la Guía para la estimación de emisiones atmosféricas en la Región Metropolitana de octubre de 2020 (guía 2020), lo que implica en errores que conllevan una subestimación de emisiones del proyecto.

2-- Se subestima el peso promedio de vehículos al no sumar peso del vehículo sin carga con el vehículo cargado (tara + capacidad).

3-- El Titular no considera la metodología establecida en la Guía 2020 para cuantificar los viajes vehiculares, no diferenciando en la cantidad de viajes calculados por capacidad en peso o volumen de los vehículos, subestimando la cantidad de viajes de los vehículos pesados para el año 1, en particular se observa que al considerar la capacidad en tonelaje declarada para el camión tolva (Apéndice 1 de Anexo 2.2 de Adenda Complementaria) y el tonelaje de las excavaciones de tierra para el año 1, se obtiene una cantidad de 1.988 viajes para esta actividad.

Considerando lo anterior se observa que el proyecto supera los límites establecidos en el artículo 64 del PPDA el año 1, alcanzando al menos 3,425 [t/año] de MP10 equivalente (4,11 [t/año] de MP10eq al 120%)."

Esta Dirección regional señala que si bien hay imperfecciones en los cálculos del estudio de emisiones atmosféricas, se puede señalar que el titular deberá presentar ante la SEREMI del Medio Ambiente RM, un Programa de Compensación de Emisiones (PCE) de MP_{10} equivalente, en formato digital, considerando un

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	aumento del 120% en las emisiones según lo establecido en el artículo 64 del DS 31/2016 (MMA), en las cantidades indicadas por la SEREMI de Medio Ambiente.
4.3.4.2 EMISIONES LIQUIDAS O EFLUENTES	
Nombre	Descripción
Residuos líquidos domésticos	Los residuos líquidos domésticos generados durante la fase de construcción del Proyecto consistirán principalmente en residuos de tipo domiciliario asociado al manejo de los servicios higiénicos para el uso de los trabajadores. El titular declara uso de baños químicos en los frentes de trabajo que correspondan de acuerdo a la distancia mínima a los baños de la fase de construcción. El caudal de generación máximo es de 3.240 l/mes y su retiro se efectuará 3 veces por semana por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud y dispuestos en lugares aptos para este tipo de residuos. Por otro lado, las aguas servidas de los servicios higiénicos (duchas, lavamanos y baños) los que serán incorporados en las instalaciones de faenas, cumpliendo con lo señalado por la normativa vigente (D.S. 594/1999 del MINSAL) referido a las Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas de Lugares de Trabajo), serán descargadas en la red de alcantarillado local, la cual es provista por la empresa sanitaria SMAPA según el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda. Mas antecedentes en el punto I.5.7.3 Emisiones Líquidas de la DIA.
Residuos líquidos industriales	<u>Sistema de lavado de ruedas:</u> Se contempla la generación de residuos líquidos industriales provenientes del lavado de ruedas de camiones y de todos los vehículos que abandonen el área de trabajo. El sistema que se implementará para el lavado de neumáticos consistirá en una superficie impermeable de hormigón sellado, con una profundidad de 0,5 m aproximadamente y con pendiente mínima de 2%, la cual encauzará el agua a una cámara recolectora con rejilla decantadora (100 L), la que estará conectada con un estanque de acumulación de 1.500 l, cuyos residuos serán retirados mensualmente por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud y dispuestos en lugares aptos para este tipo de residuos. Se generarán 1013 l/mes. Se mantendrá un registro en obra a través del cual se acredite su disposición final <u>Lavado de camiones mixer</u>: Se realizará el lavado de canoas al interior de la faena. El sistema consistirá en una superficie impermeable recubierta con Membrana HDPE de 1,5 mm que sobresaldrá 60 cm por el contorno de la excavación, con una profundidad de 0,5 m aproximadamente y con pendiente mínima de 2%. Se generarán 1200 l/mes, los cuales serán retirados mensualmente por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud y dispuestos en lugares aptos para este tipo de residuos. Más antecedentes en el punto I.5.7.3 de la DIA.
4.3.4.3 EMISIONES DE RUIDO Y VIBRACIONES	
Nombre	Descripción
Ruido	El informe de estimación de ruido y vibraciones actualizado se presenta en Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. De acuerdo a la Tabla 5 y Figura 5 del citado estudio, se consideraron 9 receptores, entre los cuales se encuentran principalmente viviendas (3 edificios) y 1 servicio (Acceso operarios - Supermercado). El receptor descrito como R7 corresponde al Proyecto original y, además, debido a las características del proyecto, se generaron dos escenarios durante la fase de construcción: <u>Escenario 1</u>: Edificio A se encuentra en fase de construcción. <u>Escenario 2</u>: Edificio A se encuentra habitado, por lo que pasa a ser receptor (RI1), mientras que Edificio B se encuentra en fase de construcción (Edificios A y B correspondientes al proyecto modificación en evaluación). Las principales fuentes de ruido en fase de construcción del proyecto, de acuerdo con lo indicado en el punto 5.2.1 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, se encuentran asociadas al uso de maquinaria para las siguientes actividades: excavaciones y demolición, nivelación, obra gruesa, y terminaciones. De acuerdo con los resultados de la modelación realizada para las actividades citadas anteriormente (punto 6.1.2.1 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria) y considerando las medidas de control indicadas en el punto 7 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, se determina que el proyecto en fase de construcción cumple con el D.S. N°38/2011 del MMA. La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 275 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia Conforme respecto a estas materias. Más detalles en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Vibraciones	El informe de estimación de ruido y vibraciones actualizado se presenta en Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. De acuerdo con la Tabla 5 y Figura 5 del citado estudio, se consideraron 9 receptores, entre los cuales se encuentran principalmente viviendas (3 edificios) y 1 servicio (Acceso operarios – Supermercado). El receptor descrito como R7 corresponde al Proyecto original y, además, debido a las características del proyecto, se generaron dos escenarios durante la fase de construcción: Escenario 1: Edificio A se encuentra en fase de construcción. Escenario 2: Edificio A se encuentra habitado, por lo que pasa a ser receptor (RI1), mientras que Edificio B se encuentra en fase de construcción (Edificios A y B correspondientes al proyecto modificación en evaluación). Para las estimaciones de vibraciones se utiliza referencialmente el criterio establecido en el documento "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la *Federal Transit Administration* de Estados Unidos (FTA, 2018), la cual establece valores para la evaluación de molestia generada por vibraciones a partir del Nivel de Velocidad de vibración (Lv) y también evalúa un eventual daño estructural mediante el nivel límite de "Velocidad Peak de partícula" (PPV – *Peak Particle Velocity*). Respecto de los receptores, fueron modelados los eventuales impactos sobre los receptores de Ruido del proyecto, incluyendo ambos escenarios descritos. De acuerdo con los resultados obtenidos al modelar los distintos escenarios con el "*criterio de condición más desfavorable*" y considerando las medidas de control y áreas de restricción en fase de construcción (punto 7.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria), en ningún receptor se superó el límite de referencia ni tampoco se generarían daños a las estructuras al evaluarlos con los máximos niveles de referencia recomendados según guía técnica FTA, para la fase de construcción del proyecto. La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 275 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia Conforme respecto a estas materias. Más antecedentes en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria.
4.3.5. RESIDUOS, PRODUCTOS QUÍMICOS Y OTRAS SUSTANCIAS QUE PUEDAN AFECTAR EL MEDIO AMBIENTE.	
4.3.5.1 RESIDUOS NO PELIGROSOS	
Nombre	Descripción
Residuos sólidos domiciliarios	Durante la Fase de Construcción existirá la generación de Residuos Sólidos Domiciliarios (RSD) por parte de los trabajadores de la obra. Respecto a los volúmenes de generación, se estima que se generen 124,8 toneladas durante la fase de construcción. Para almacenar temporalmente los residuos domiciliarios, se dispondrán de 4 contenedores (o más) plásticos con ruedas y tapa, cada uno de 240 litros de capacidad, reforzados en su interior por una bolsa plástica resistente. Estos contenedores se encontrarán en el lote 3B. Luego serán retirados y transportados a un Relleno Sanitario autorizado. La frecuencia de retiro es de al menos 3 veces por semana. Se verificará al menos una vez al día el estado de los contenedores de manera de evitar cualquier derrame o volcamiento. Además, se cuantificaron los elementos reciclables, los cuales son: envases de plásticos (0,074 toneladas) y Papel y cartón (0,49 toneladas), estos serán almacenados en el sector de reciclaje, el cual es corresponde a un contenedor tipo jaula, con malla acma de 0,75 x 0,75 x 1,6 m. sobre perfiles de 20 x 20 cm montados sobre, placa carpintera de 1,8 cm. Estos elementos serán retirados y recepcionados para su reciclaje por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud Más antecedentes en el Capítulo III de la DIA, numeral III.3.2.1 (PAS 140).
Residuos inertes de la construcción y escombros	Excedentes de tierra: Corresponde al material generado durante las actividades de escarpe y excavaciones en la fase de construcción. Se debe mencionar que el material proveniente de las excavaciones y escarpe se utilizará como relleno en el mismo lote. Se estima un total de 19.414 kg/mes de excedentes de tierra procedente de las actividades relacionadas a la excavación. Estos residuos serán cargados directamente a los camiones tolva y retirados a un sitio autorizado por la SEREMI de Salud de la Región Metropolitana, manteniendo un registro (boleta, factura u otro documento) en obra de dicho procedimiento. Mas antecedentes en el punto I.5.8 de la DIA. Escombros y materiales no reciclables: Corresponden a residuos tales como resto de hormigón, despunte de madera, restos cerámica y PVC, entre otros. Se estima un total de 67.000 kg/mes de escombros de obras generados por las diferentes actividades. En cuanto a su manejo, estos serán almacenados temporalmente en contendedores debidamente identificados. El retiro se efectuará por empresas autorizadas por las entidades competentes, para ser trasladado a un sitio autorizado por la SEREMI de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	Salud de la Región Metropolitana para la disposición de residuos de la construcción y escombros, manteniendo un registro (boleta, factura u otro documento) en obra de dicho procedimiento. Mas antecedentes en el punto I.5.8 de la DIA.
4.3.5.2 RESIDUOS PELIGROSOS	
Nombre	Descripción
Residuos peligrosos	Los residuos sólidos considerados como peligrosos corresponden a residuos que contienen sustancias peligrosas, tales como envases con resto de pinturas, adhesivo y diluyente, huaipes y trapos contaminados, entre otros. Se estima un volumen de 18,3 kg/mes de residuos peligrosos durante la fase de construcción, los cuales serán acopiados y almacenados en contenedores metálicos con tapa u otro material compatible químicamente con la cantidad de residuo a almacenar, impidiendo el derrame o fuga de material durante el almacenamiento transitorio o transporte, no serán almacenados por un periodo mayor a 6 meses y se mantendrá en obra los correspondientes registros de los sitios de disposición final autorizados. Estos residuos serán almacenados temporalmente en un recinto ubicado en la instalación de faena, la cual dará cumplimiento a lo establecido en el D.S. N°148/2003 del MINSAL. El titular señala que se asegurará que la empresa que preste el servicio de transporte y tratamiento cuente con las autorizaciones sanitarias correspondientes y cumpla con las disposiciones generales del D.S. N° 148/2003 del MINASL referido al Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos. Los residuos serán derivados a un lugar de disposición final autorizado por la Autoridad Sanitaria, detallándose en el registro creado por el titular, el cual dará cuenta de las cantidades mensuales generadas que son enviadas a destino autorizado, conforme al "Listado Destinatarios Autorizados de Residuos Peligrosos" publicado en la página de la SEREMI de Salud RMS, lo anterior al objeto de acreditar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable a esta materia. Una vez concluida la fase de construcción deberá remitir dicho registro, con su respectiva documentación de respaldo (boleta, factura, guía de despacho, certificado de destinatario, etc.), a la Superintendencia del Medio Ambiente, SEREMI del Medio Ambiente RMS, SEREMI de Salud RMS y los organismos competentes. Más antecedentes en el Capítulo III numeral III.3.2.2 de la DIA (PAS 142) y punto I.5.8 de la DIA.
Referencia al ICE para mayores detalles sobre esta fase.	Mayores antecedentes sobre la fase de construcción en la sección 4.6 del ICE.
4.4. FASE DE OPERACIÓN	
4.4.1. PARTES, OBRAS Y ACCIONES QUE COMPONEN EL PROYECTO	
4.4.1.1 PARTES Y OBRAS	
Nombre	Descripción.
Edificios habitacionales	El Proyecto contempla la construcción y operación de dos edificios habitacionales de 15 pisos de altura y 1 subterráneo cada uno, los que suman un total de 236 departamentos, los cuales serán construidos en el Lote 3B. Mayores detalles en literal I.4.3 del Capítulo 1 de la DIA.
Salas de basura	El proyecto contempla un total de 2 salas de basuras (1 sala por edificio) de 25 m^2 de superficie cada una. Para la recolección, se ha establecido un sistema tipo "*shafts*" que conduce dese los diferentes pisos hacia salas de basuras ubicadas en el subterráneo de cada edificio. Los Planos del Proyecto Basuras del proyecto se encuentran en el Anexo 3.6 de la Adenda. El equipamiento incluido en las salas de basuras contará con las siguientes especificaciones técnicas: • Contenedores: Serán de 360 litros, de plástico, con ruedas para transporte manual y tapa. Carga máxima de 155 kg. • Pavimentos: Las salas de basura deberá tener en su totalidad piso liso de cerámica o baldosa, lavable. Su encuentro con muros será redondeado. Tendrá una pendiente de un 1% hacia un sumidero. •Muros: Los muros y cielos deberán estar estucados, lisos y pintados con pintura lavable (oleo blanco brillante o equivalente), sin rendijas y con esquinas redondeadas. • Lavamanos: contará con un lavamanos dentro de cada sala. • Ozonizador: contará con un ozonizador dentro de la sala, con generación de 500 mg/hora. • Puerta: pintada con pintura lavable por ambos lados, será de 210 cm de altura y 75 cm de ancho como mínimo, poseerá una malla mosquitera fina, burlete de goma al piso y marco metálico. Mayores detalles en el Capítulo III de la DIA (PAS 140) y Anexo 3.6 de la Adenda.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

<table>
<tr><td>Estacionamientos</td><td>El proyecto contará con 272 estacionamientos vehiculares distribuidos de la siguiente forma:
Visita (superficie): 34
Visita movilidad reducida (superficie): 2
Residente (superficie): 154
Residente movilidad reducida (superficie): 6
Residente (subterráneo): 76.
Además, contará con 136 estacionamientos de bicicletas.
Más antecedentes en la Tabla I.13 de la DIA.</td></tr>
<tr><td>Áreas verdes</td><td>El Proyecto contará con 2500 m^2 áreas verdes interiores, las que se distribuirán principalmente en los alrededores de los edificios y en los deslindes del lote 3B en donde se ejecutarán las torres de edificios. De estas áreas, las especies vegetales a plantar son en un 63,8% nativas y 36,2% exóticas.
El proyecto contempla la implementación de un sistema de riego automático para regar todas las áreas verdes con mayor eficiencia. Se contempla agua potable para abastecer la red de riego, la cual incluirá varios arranques de conexión con sus debidas pasadas. Las áreas de césped se irrigarán con sistema de aspersión y los macizos vegetales y jardineras por riego por goteo. El detalle de las redes de riego se puede apreciar en el Plano “RIEGO JARDINES PLANTA GENERAL” incluido en el Anexo 1.33 de la Adenda.
Más antecedentes en el punto I.4.2.4 de la DIA y el Plano del Proyecto Paisajismo del Anexo 1.24 de la Adenda.</td></tr>
<tr><td>Grupo electrógeno</td><td>Se contempla la instalación de un equipo electrógeno de 120 kVA, destinado a respaldar solo en caso de emergencia al conjunto habitacional. Se indica que el equipo además de contar con sus sistemas propios de contención se ubicaría al interior de esta sala que cuenta con losa de hormigón. Se aclara que la superficie a ocupar por el equipo electrógeno es de 20 m^2.
Más antecedentes en Anexo 5.6 de la Adenda.</td></tr>
<tr><td>Sistema de Aguas lluvias</td><td>Se realizará la captación del escurrimiento superficial del agua a través de las calles hasta los sumideros proyectados, los que luego conducirán las aguas por medio de colectores hasta zanjas de infiltración.
Planimetría y especificaciones técnicas del proyecto de aguas lluvias en Anexo C de la DIA y en Anexos 1.26 y 1.27 de la Adenda.</td></tr>
<tr><td>Vialidad interna y externa</td><td><u>Vialidad Interna</u>

El Proyecto contempla la extensión del camino interior principal del condominio existente, incorporando así el acceso por camino Las Flores para ambos condominios. Este camino para uso vehicular y peatonal no contempla ciclovías y cuenta con servidumbre de tránsito, no incorporándose al uso público. Las dimensiones del camino interno son las siguientes:
Tabla N°4.4.1.1.1 “Detalle Camino Interno - Permanente”
<table>
<tr><th>Proyecto</th><th>Servidumbre tránsito</th><th>Superficie [m^2]</th><th>Long. Prom. [m]</th><th>Ancho Prom [m]</th></tr>
<tr><td>Modificación</td><td>Lote 3B</td><td>1.696</td><td>121</td><td>14</td></tr>
<tr><td>Existente</td><td>Lote 2</td><td>1.731</td><td>123</td><td>14</td></tr>
<tr><td>Total</td><td></td><td>3.427</td><td>245</td><td>14</td></tr>
</table>
Fuente: Acápite I.4.2.2 de la DIA

Respecto a la circulación vehicular interna, ésta está asociada a las zonas de circulación para el acceso a los estacionamientos, ubicados en el subterráneo -1 y nivel 1. Respecto al tipo de material de la carpeta de rodado de los caminos internos permanentes, consistirá en pavimentos flexibles constituidos por una carpeta de concreto asfáltico, base chancada y subbase granular, las veredas en tanto se construirán en base a losas de hormigón de cemento sobre una base estabilizada. Detalles de la servidumbre de tránsito y planimetrías pueden encontrarse en el Anexo C de la DIA

<u>Vialidad Externa</u>
El Proyecto cuenta con un EISTU aprobado mediante el ORD. N°7126 de fecha 17 de agosto de 2018 de la SEREMITT, modificado mediante Oficio N° 18617/2021 del 13 de agosto de 2021.</td></tr>
<tr><td>Obras Viales</td><td>Las obras viales incluidas son las siguientes:

1) <u>Obras viales para recepción de 272 estacionamientos (Proyecto original):</u></td></tr>
</table>

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	− Acceso vehicular en calle Flor del Notro N°0203. Se deberán proyectar balizas luminosas y espejos cóncavos (EJECUTADA) − Instalación de señaléticas en área de influencia (EJECUTADAS): i. Eje Av. El Rosal, entre Av. Américo Vespucio y la farfana, considerando: ✓ Línea de separación de pistas ✓ Flechas direccionales ✓ Demarcación Cebra ✓ Demarcación Ceda el paso ✓ Demarcación Pare ✓ Tachas reflectantes ii. Demarcar en forma completa el cruce formado por El Rosal con Caletera Poniente de Vespucio, considerando: ✓ Línea de separación de pistas ✓ Flechas direccionales ✓ Pasos peatonales semaforizados ✓ Demarcación de achurado de bandejones ✓ Tachas reflectantes iii. Demarcar en forma completa el cruce formado por El Rosal con Caletera Oriente de Vespucio, considerando: ✓ Línea de separación de pistas ✓ Flechas direccionales ✓ Pasos peatonales semaforizados ✓ Demarcación de achurado de bandejones ✓ Tachas reflectantes − Obras de mejoramiento de transporte público correspondientes a demarcaciones termoplásticas “SOLO BUS” y Cajón de Parada, en los siguientes paraderos (EJECUTADAS): i. PI 238 ii. PI 214 iii. PI 1415 iv. PI 252 2) <u>Obras viales para recepción de 408 estacionamientos (**Acumulados: Incluye Proyecto Modificación**):</u> − Instalación de semáforo en El Olimpo con O´Higgins (POR EJECUTAR) − Instalación de semáforo en Uno Sur con Av. Segunda Transversal (EJECUTADO) − Obras de mejoramiento de transporte público en área de influencia, consistentes en: Demarcación termoplástica “SOLO BUS” y Cajón de parada, Construcción de Bahía de Buses, traslado del refugio peatonal y rehacer la vereda en el sector de la bahía de buses proyectada (POR EJECUTAR) 3) <u>Obras viales para recepción de 708 estacionamientos (**Acumulados**):</u> − Instalación de semáforo en Las Torres con Simón Bolivar (POR EJECUTAR) − Cerrar la mediana existente en Av. El Rosal, que se ubican entre Vespucio y Flor del Notro − Cerrar la mediana existente en Av. El Rosal, que se ubican entre Araucarias Chilenas y Las Araucarias 4) <u>Obras viales para recepción de 844 estacionamientos (**Acumulados**):</u> − Dispositivos de rodados en cruces con pasos de cebra en Av. El Rosal entre La Farfana y Vespucio − Mejoramiento de calzada de Av. El Rosal con La Farfana. El detalle de las medidas se encuentra en el Anexo C de la DIA y el cronograma de las obras en Respuesta 4.26 de Adenda.
4.4.1.2 ACCIONES	
Nombre	Descripción.
Recepción final DOM y entrega de viviendas	Corresponde a la recepción final de los edificios tramitada por el Titular, otorgada por la Dirección de Obras Municipales de Maipú. Posteriormente, luego de las

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

<table>
<tr><td></td><td>gestiones comerciales correspondientes, se entregan cada una de las viviendas a sus dueños finales.
Más antecedentes el acápite I.6.1.1 de la DIA.</td></tr>
<tr><td>Mantención y conservación</td><td>Se ha considerado que las actividades de mantención será responsabilidad de la administración del condominio. Estas labores corresponderán a la mantención de áreas comunes, sistema de aguas lluvias, administración, vigilancia, limpieza, revisión y mantención de equipos y extracción de residuos. Más antecedentes en la Tabla 68 del punto A.7.2 de la DIA.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.2 SUMINISTROS BÁSICOS</td></tr>
<tr><td>Nombre</td><td>Descripción.</td></tr>
<tr><td>Agua Potable</td><td>El abastecimiento de agua potable durante la fase de operación se realizará mediante la conexión a la red existente mediante un empalme ubicado en el lote 3A, perteneciente a la empresa sanitaria SMAPA. Para ello, el Proyecto cuenta con el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda.
Se indica que, el consumo de agua potable posee como destino el consumo humano doméstico, riego de áreas verdes y una piscina recreativa. Respecto del consumo humano doméstico se estima un consumo diario de 166,8 m^3/día, para el riego de áreas verdes 25 m^3/día y para la piscina 0,1 m^3/día.
Más antecedentes en el punto I.6.5 de la DIA.</td></tr>
<tr><td>Electricidad</td><td>Durante la fase de operación se realizará un empalme a la red existente de ENEL y, además, contará con un sistema de respaldo eléctrico consistente en un generador electrógeno de 120 kVA, indica que el equipo además de contar con sus sistemas propios de contención se ubicaría al interior de esta sala que cuenta con losa de hormigón. Se aclara que la superficie a ocupar por el equipo electrógeno es de 20 m^2.
Más antecedentes en Anexo 5.6 de la Adenda y en el punto I.6.5 de la DIA.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.3. PRODUCTOS GENERADOS</td></tr>
<tr><td colspan="2">No aplica</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.4. RECURSOS NATURALES RENOVABLES</td></tr>
<tr><td colspan="2">De acuerdo con lo informado en el punto I.6.7 de la DIA, el proyecto no contempla la extracción ni explotación de recursos naturales renovables en la fase de operación.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.5. EMISIONES Y EFLUENTES</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.5.1 EMISIONES ATMOSFÉRICAS</td></tr>
<tr><td>Nombre</td><td>Descripción</td></tr>
<tr><td>Emisiones atmosféricas</td><td>El estudio de emisiones atmosféricas actualizado se presenta en el Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria.
Se debe mencionar que, de acuerdo con las características del proyecto, al ser una Modificación de proyecto sin RCA, se deben considerar las emisiones atmosféricas del proyecto original, las cuales han sido consideradas. Respecto de la fase de operación del proyecto modificación, las emisiones atmosféricas corresponderán principalmente a material particulado de resuspensión por flujo vehicular, combustión de vehículos y desde los grupos electrógenos.
La siguiente tabla muestra el resumen de las estimaciones de emisiones atmosféricas asociadas a la fase de operación del Proyecto Modificación, incluyendo las emisiones generadas por la operación del proyecto original:

Tabla 4.4.5.1.1: Emisiones atmosféricas totales en la fase de operación
<table>
<tr><th>Año</th><th>Fase</th><th>$MP_{2,5eq}$ total</th><th>MP_{10eq} total</th><th>NO_x total</th><th>SO_2 total</th></tr>
<tr><td>6 en adelante</td><td>Operación</td><td>0,151</td><td>0,547</td><td>0,117</td><td>0,007</td></tr>
<tr><td colspan="2">Límite PPDA art. 64</td><td>2</td><td>2,5</td><td>8</td><td>10</td></tr>
</table>
Fuente: Tabla 162 del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria.

De acuerdo con lo señalado en el punto 8 del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria, el proyecto no superará los límites establecidos en el artículo 64 del D.S. N°31/2016 del MMA, Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana de Santiago, en la fase de operación.
La SEREMI de Medio Ambiente, mediante Oficio Ord. N°710 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia con observaciones, referidas al primer año. Más detalles en el Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria.</td></tr>
<tr><td colspan="2">4.4.5.2 EMISIONES LÍQUIDAS O EFLUENTES</td></tr>
<tr><td>Nombre</td><td>Descripción</td></tr>
</table>

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Residuos líquidos domésticos	Los residuos líquidos domésticos generados durante la fase de operación del Proyecto consistirán principalmente en residuos de tipo domiciliario asociado al manejo de los servicios higiénicos de los habitantes de las viviendas y los espacios comunes, las cuales serán descargadas en la red de alcantarillado local, la cual es provista por la empresa sanitaria SMAPA según el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda. Mas antecedentes en el punto I.6.8.2 de la DIA.
4.4.5.3 EMISIONES DE RUIDO Y VIBRACIONES	
Nombre	Descripción
Ruido	El informe de estimación de ruido y vibraciones actualizado se presenta en Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. De acuerdo con la Tabla 5 y Figura 5 del citado estudio, se consideraron 9 receptores, entre los cuales se encuentran principalmente viviendas (3 edificios) y 1 servicio (Acceso operarios - Supermercado). El receptor descrito como R7 corresponde al Proyecto original y, además, debido a las características del proyecto, y considerando que los dos edificios del proyecto Modificación se encontrarán operando, se agregan los receptores RI1 (ya incluido para el escenario 2 de la fase de Construcción) y RI2. La principal fuente de ruido en fase de operación, de acuerdo con lo indicado en el punto 5.2.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, corresponde a un generador electrógeno, el cual solo operará en caso de emergencia. De acuerdo con los resultados de la Tabla 50 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, se determina que el proyecto en fase de operación cumple con el D.S. N°38/2011 del MMA. La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 275 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia Conforme respecto a estas materias. Más antecedentes disponibles en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, Informe de Estimación de Ruido y Vibraciones.
Vibraciones	Acorde a lo indicado en el punto 5.3.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, dada la naturaleza del Proyecto y las condiciones de funcionamiento de un conjunto habitacional, se asume que éstas no generarán emisiones vibratorias durante la fase de operación del proyecto. La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 275 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia Conforme respecto a estas materias. Más antecedentes disponibles en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, Informe de Estimación de Ruido y Vibraciones.
4.4.6. RESIDUOS, PRODUCTOS QUÍMICOS Y OTRAS SUSTANCIAS QUE PUEDAN AFECTAR EL MEDIO AMBIENTE.	
4.4.6.1 RESIDUOS NO PELIGROSOS	
Nombre	Descripción
Residuos asimilables a domiciliarios	Debido a que el Proyecto es de tipo habitacional, solo se generarán residuos sólidos domiciliarios (RSD) durante la fase de operación, provenientes de los residentes de las viviendas. Para el cálculo del volumen de residuos generados en el sistema se consideró la cantidad de Habitantes por edificio, y se aplicó un factor de generación de 4 litros de residuos por habitante, dando un total de 3.984 Lt/día para el Proyecto. Se consideró además una frecuencia de 1 vez cada 3 días en el servicio del camión recolector. Se indica que los residuos sólidos domiciliarios serán almacenados de forma particular en cada una de las viviendas, posteriormente, serán conducidos a través de los *shaft* hacia las salas de basura ubicadas en el primer subterráneo. En los *shaft*, se encuentran ubicados los Closet de Reciclaje, los que contarán con repisas para mantener el orden de los elementos reciclables que se generen dentro del recinto. Los Residuos reciclables serán llevados por un operario hasta la sala de residuos domiciliarios para su almacenamiento segregado. Los Planos del Proyecto Basuras del proyecto se encuentran en el Anexo 3.6 de la Adenda. Finalmente, previo al retiro municipal, la basura será trasladada en contenedores de 360 L con ruedas hacia las zonas de pre-carguío hasta donde podrán acceder los camiones municipales. Para mayor información, ver punto I.6.9 de la DIA y el Capítulo III de la DIA (PAS 140).
Referencia al ICE para mayores detalles sobre esta fase.	Mayores antecedentes sobre la fase de operación en la sección 4.7 del ICE.
4.5. FASE DE CIERRE	

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Según se indica en el punto A.8 1 de la DIA, el Proyecto no contempla fase de cierre, dado que su duración será de carácter indefinido.	
Referencia al ICE para mayores detalles sobre esta fase.	Mayores antecedentes sobre la fase de operación en la sección 4.8 del ICE.

4.6 CRONOLOGÍA DEL PROYECTO	
Fase Construcción	
Fecha estimada de inicio	Segundo semestre 2024, teniendo en cuenta la obtención de la RCA
Parte, obra o acción que establece el inicio	Acondicionamiento del terreno
Fecha estimada de término	Primer semestre 2028
Parte, obra o acción que establece el término	Cierre de las instalaciones de servicios, administración y apoyo a las faenas de construcción y de los caminos internos temporales
Fase de Operación	
Fecha estimada de inicio	Segundo semestre 2028
Parte, obra o acción que establece el inicio	Recepción final por parte de la Dirección de Obras Municipales (DOM) y entrega de todas las viviendas a sus dueños finales
Fecha estimada de término	No Aplica.
Parte, obra o acción que establece el término	No Aplica.
Fase de Cierre	
El proyecto no contempla fase de cierre.	

5°. Que, durante el proceso de evaluación se han presentado antecedentes que justifican la inexistencia de los siguientes efectos, características y circunstancias del artículo 11° de la Ley N°19.300:

5.1. RIESGO PARA LA SALUD DE LA POBLACIÓN, DEBIDO A LA CANTIDAD Y CALIDAD DE EFLUENTES, EMISIONES Y RESIDUOS	
Impacto ambiental no significativo 1	Aumento de las emisiones atmosféricas.
Parte, obra o acción que lo genera	Actividades de la construcción.
Fase en que se presenta	Construcción.
Impacto ambiental no significativo 2	Aumento en los niveles de Ruido y vibraciones.
Parte, obra o acción que lo genera	Actividades de la construcción.
Fase en que se presenta	Construcción.
Impacto ambiental no significativo 3	Aumento en los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos e incremento en la demanda de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.
Parte, obra o acción que lo genera	Flujos vehiculares
Fase en que se presenta	Operación
Impacto ambiental no significativo 4	Alteración de los elementos del Patrimonio Arqueológico.
Parte, obra o acción que lo genera	Movimientos de tierra: Escarpe y excavaciones.
Fase en que se presenta	Construcción.
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto específico	Sección 5.1 y 6.1 del ICE.
Los siguientes antecedentes justifican que el Proyecto o actividad no genera ni presenta efectos adversos significativos sobre el riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones y residuos en consideración a lo dispuesto en el artículo 11° letra a) de la Ley N°19.300: <u>Emisiones atmosféricas</u>: El Titular presenta un estudio de emisiones atmosféricas en el anexo 2.2 de la Adenda Complementaria, señalando que el Proyecto, durante las fases de construcción y operación, generará emisiones de material particulado y de gases. Las actividades que generarán dichas emisiones durante la fase de construcción se encuentran principalmente relacionadas al movimiento de tierra y el transporte, dado por el tránsito de vehículos producto de las obras y acciones del proyecto y al funcionamiento de grupos electrógenos.	

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Durante la fase de operación, las principales fuentes de emisiones, será las emisiones de material particulado de resuspensión y gases de combustión, producto del tránsito de vehículos para la movilización de los residentes del lugar, además de las emisiones de los grupos electrógenos de respaldo que se ubican en cada uno de los lotes (proyecto modificación y proyecto original).
Al respecto, el titular indica que el proyecto no supera los límites establecidos en el D.S. N°31/2016 del MMA para ninguna fase del proyecto. Adicionalmente, el titular indica que adoptará una serie de medidas que se detallan en Tabla 8.1.2 del ICE.
Sin embargo, de acuerdo con el Of. ORD. N° 710 de fecha 31 de enero de 2025 emitido por SEREMI Medio Ambiente de la Región Metropolitana, el Titular no considera íntegramente los lineamientos de la Guía para la estimación de emisiones atmosféricas en la Región Metropolitana de octubre de 2020 (guía 2020), lo que implica en errores que conllevan una subestimación de emisiones del durante el primer año del proyecto, en particular, se subestima el peso promedio de vehículos al no sumar el peso del vehículo sin carga con el vehículo cargado (tara + capacidad). El Titular no considera la metodología establecida en la Guía 2020 para cuantificar los viajes vehiculares, no diferenciando en la cantidad de viajes calculados por capacidad en peso o volumen de los vehículos, subestimando la cantidad de viajes de los vehículos pesados para el año 1: en particular se observa que al considerar la capacidad en tonelaje declarada para el camión tolva (Apéndice 1 de Anexo 2.2 de Adenda Complementaria) y el tonelaje de las excavaciones de tierra para el año 1, se obtiene una cantidad de 1.988 viajes para esta actividad. Considerando lo anterior, se observa que el proyecto supera los límites establecidos en el artículo 64 del PPDA para el año 1, alcanzando al menos 3,425 [t/año] de MP10 equivalente (4,11 [t/año] de MP10eq al 120%), por lo cual, el titular deberá compensar sus emisiones atmosféricas.
Al respecto, esta Dirección regional señala que si bien hay imperfecciones en los cálculos se puede señalar que el titular deberá presentar ante la SEREMI del Medio Ambiente RM, un Programa de Compensación de Emisiones (PCE) de MP10 equivalente, en formato digital, considerando un aumento del 120% en las emisiones según lo establecido en el artículo 64 del DS 31/2016 (MMA), en las cantidades indicadas por la SEREMI de Medio Ambiente.
Pese a que el proyecto supera los límites normativos del PPDA, se considera que el proyecto no generará un impacto significativo ya que la duración se asocia solo al primer año de construcción, la extensión del impacto es puntual, circunscrito al área de ejecución del proyecto y la magnitud es baja, ya que la superación del PPDA es solo para MP10 el que supera en 0,925 ton/año el límite normativo.

Ruido: Las principales fuentes de ruido en fase de construcción del proyecto, de acuerdo con lo indicado en el punto 5.2.1 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, se encuentran asociadas al uso de maquinaria para las siguientes actividades: excavaciones y demolición, nivelación, obra gruesa, y terminaciones.
De acuerdo con los resultados de la modelación realizada para las actividades citadas anteriormente (punto 8.1 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria) y considerando las medidas de control indicadas en el punto 8.1.12 del ICE, el proyecto mantendrá los niveles de emisión sonora bajo los límites máximos permisibles establecidos en el D.S. N°38/11 del Ministerio del Medio Ambiente durante la fase de Construcción.
En tanto, las principales fuentes de ruido en fase de operación del proyecto, de acuerdo con lo indicado en el punto 5.2.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, estarían asociadas a la operación de un generador electrógeno, el cual solo operará en caso de emergencia. De acuerdo con los resultados de la Tabla 50 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, se determina que el proyecto en fase de operación cumple con el D.S. N°38/2011 del MMA.

Vibraciones: El Informe de estimación de ruido y vibraciones actualizado se presenta en Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. De acuerdo con la Tabla 5 y Figura 5 del citado estudio, se consideraron 9 receptores para la fase de Construcción. Para las estimaciones de vibraciones se utiliza referencialmente el criterio establecido en el documento "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la *Federal Transit Administration* de Estados Unidos (FTA, 2018), la cual establece valores para la evaluación de molestia generada por vibraciones a partir del Nivel de Velocidad de vibración (Lv) y también evalúa un eventual daño estructural mediante el nivel límite de "Velocidad Peak de Particula" (PPV – *Peak Particle Velocity*). Respecto de los receptores, fueron modelados los eventuales impactos sobre los receptores de Ruido del proyecto, incluyendo ambos escenarios descritos. De acuerdo con los resultados obtenidos al modelar los distintos escenarios con el "criterio de condición más desfavorable" y considerando las medidas de control y áreas de restricción en fase de construcción (punto 7.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria), en ningún receptor se superó el límite de referencia ni tampoco se generarían daños a las estructuras al evaluarlos con los máximos niveles de referencia recomendados según guía técnica FTA, para la fase de construcción del proyecto.
Acorde a lo indicado en el punto 5.3.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, dada la naturaleza del Proyecto y las condiciones de funcionamiento de un conjunto habitacional, se asume que éstas no generarán emisiones vibratorias durante la fase de operación del proyecto.

Residuos líquidos:
Aguas Servidas: Los residuos líquidos domésticos generados durante la fase de construcción del Proyecto consistirán principalmente en residuos de tipo domiciliario asociado al manejo de los servicios higiénicos para el uso de los trabajadores. El Titular declara que, en los frentes de trabajo que correspondan de acuerdo con la distancia mínima a los baños de la fase de construcción, se instalarán baños químicos, los cuales será su responsabilidad asegurar que el transporte y disposición final de los residuos líquidos provenientes de estas instalaciones transitorias sea realizada por una empresa autorizada por la autoridad competente, manteniendo en obra los documentos que acrediten la disposición adecuada de dichos residuos. Por otro lado, las aguas

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

servidas de los servicios higiénicos (duchas, lavamanos y baños), serán descargadas en la red de alcantarillado local, la cual es provista por la empresa sanitaria SMAPA según el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda.
Los residuos líquidos domésticos generados durante la fase de operación del Proyecto consistirán principalmente en residuos de tipo domiciliario asociado al manejo de los servicios higiénicos de los habitantes de las viviendas y los espacios comunes, las cuales serán descargadas en la red de alcantarillado local, la cual es provista por la empresa sanitaria SMAPA según el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda.

Sistema de lavado de ruedas: Se contempla la generación de residuos líquidos industriales provenientes del lavado de ruedas de camiones y de todos los vehículos que abandonen el área de trabajo. El sistema que se implementará para el lavado de neumáticos encauzará el agua a una cámara recolectora, la que estará conectada con un estanque de acumulación, cuyos efluentes serán retirados mensualmente por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud y dispuestos en lugares aptos para este tipo de residuos. Se mantendrá un registro en obra a través del cual se acredite su disposición final.

Lavado de camiones mixer: Se realizará el lavado de canoas al interior de la faena. El sistema consistirá en una superficie impermeable recubierta con Membrana HDPE de 1,5 mm que sobresaldrá 60 cm por el contorno de la excavación, con una profundidad de 0,5 m aproximadamente y con pendiente mínima de 2%. Se generarán 1200 l/mes, los cuales serán retirados mensualmente por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud y dispuestos en lugares aptos para este tipo de residuos.

Residuos:

Fase de construcción:
Residuos sólidos domiciliarios: Durante la Fase de Construcción existirá la generación de Residuos Sólidos Domiciliarios (RSD) por parte de los trabajadores de la obra. Para almacenar temporalmente los residuos domiciliarios, se dispondrán de 4 contenedores (o más) plásticos con ruedas y tapa, cada uno de 240 litros de capacidad, reforzados en su interior por una bolsa plástica resistente. Luego serán retirados y transportados a un Relleno Sanitario autorizado. La frecuencia de retiro es de al menos 3 veces por semana. Se verificará al menos una vez al día el estado de los contenedores de manera de evitar cualquier derrame o volcamiento. Además, se cuantificaron los elementos reciclables (plásticos, papeles y cartones), los cuales serán almacenados en el sector de reciclaje. Estos elementos serán retirados y recepcionados para su reciclaje por contratistas autorizados por la SEREMI de Salud.

Excedentes de tierra: Corresponde al material generado durante las actividades de escarpe y excavaciones en la fase de construcción. Se debe mencionar que el material proveniente de las excavaciones y escarpe se utilizará como relleno en el mismo lote. Estos residuos serán cargados directamente a los camiones tolva y retirados a un sitio autorizado por la SEREMI de Salud de la Región Metropolitana, manteniendo un registro (boleta, factura u otro documento) en obra de dicho procedimiento.

Escombros y materiales no reciclables: Corresponden a residuos tales como resto de hormigón, despunte de madera, restos cerámica y PVC, entre otros. En cuanto a su manejo, estos serán almacenados temporalmente en contendedores debidamente identificados. El retiro se efectuará por empresas autorizadas por las entidades competentes, para ser trasladado a un sitio autorizado por la SEREMI de Salud de la Región Metropolitana para la disposición de residuos de la construcción y escombros, manteniendo un registro (boleta, factura u otro documento) en obra de dicho procedimiento.

Residuos Peligrosos: Los residuos sólidos considerados como peligrosos corresponden a residuos que contienen sustancias peligrosas, tales como envases con resto de pinturas, adhesivo y diluyente, huaipes y trapos contaminados, entre otros. Estos residuos serán almacenados temporalmente en un recinto ubicado en la instalación de faena, la cual dará cumplimiento a lo establecido en el D.S. N°148/2003 del MINSAL, manteniéndose el debido registro de su disposición final en obra.
Más antecedentes en el Capítulo III numeral III.3.2.2 de la DIA (PAS 142) y punto I.5.8 de la DIA.

Fase de operación:
Residuos sólidos domiciliarios: Durante la fase de operación, debido a que el Proyecto es de tipo habitacional, solo se generarán residuos sólidos domiciliarios (RSD) durante la fase de operación, provenientes de los residentes de las viviendas.
Se indica que los residuos sólidos domiciliarios serán almacenados de forma particular en cada una de las viviendas, posteriormente, serán conducidos a través de los shaft hacia las salas de basura ubicadas en el primer subterráneo. Finalmente, previo al retiro municipal, la basura será trasladada en contenedores de 360 L con ruedas hacia las zonas de pre-carguío hasta donde podrán acceder los camiones municipales.
Más antecedentes en el Capítulo III de la DIA, numeral III.3.2.1 (PAS 140).

De acuerdo con lo anterior, no se evidencia que el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, y artículo 5º del Decreto Supremo Nº40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

5.2. EFECTOS ADVERSOS SIGNIFICATIVOS SOBRE LA CANTIDAD Y CALIDAD DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES	
Impacto no significativo	No aplica.
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto no significativo específico	Sección 6.2 del ICE.

Los siguientes antecedentes justifican que el Proyecto o actividad no genera ni presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, en consideración a lo dispuesto en el artículo 11 letra b) de la Ley N°19.300:

Suelo: El desarrollo del Proyecto no genera una pérdida de suelo o su capacidad para sustentar biodiversidad debido a que el sector en el cual se localiza corresponde a una zona urbana intervenida, lo cual ha sido respaldado en el Acta de Terreno N° 20241310640 del 20 de Febrero de 2024 (link: https://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2024/02/20/919d-0190-4710-aa39-82fb5b63e5f8).
En tanto, en el Informe de Mecánica de Suelos presentado en el Anexo D-1 de la DIA, mediante la ejecución de 5 pozos de prospección de 30 metros de profundidad, se indica que en el proyecto se emplaza en suelos de "*Relleno, capa removida por arado, matriz de arcilla limosa con gravas aisladas de cantos angulares de tamaño máximo 2*", esto para los primeros 30 cm de profundidad, por lo cual se trataría probablemente de un suelo de relleno importado hacia el área del proyecto, además de evidenciarse trabajo agrícola. La estratigrafía del suelo se puede observar en la Tabla 2 y en el punto 2.6.2 del Anexo D-1 de la DIA, Estudio de Mecánica de Suelos.
Por otra parte, a fin de prevenir la contaminación del componente suelo, se adoptarán medidas preventivas durante la fase de construcción y operación, en relación con el manejo de los residuos sólidos y líquidos generados en ambas fases y las sustancias peligrosas a utilizar durante la fase de construcción del proyecto, disponiendo de zonas de almacenamiento acondicionadas y debidamente autorizadas por la SEREMI de Salud RM. Más antecedentes en los puntos 4.6.4, 4.6.5, 4.7.4 y 4.7.5 del ICE.

Flora y Vegetación: El proyecto se inserta dentro de una matriz urbana de la comuna de Maipú, la cual está altamente intervenida. Sin perjuicio de lo anterior, el titular presenta una caracterización del área de influencia para el medio biótico, que incluye los componentes de flora y fauna, los cuales desarrolla en el Anexo D-5 de la DIA.
Al respecto, en relación con la componente flora y vegetación, de las cuales no se identifican especies de origen endémico,5 especies son de origen nativo y 48 especies restantes corresponden a especies alóctonas o introducidas registradas en el área de influencia del Proyecto. En relación con la forma de crecimiento, la mayor cantidad es del grupo herbáceo con 34 especies. No se registraron especies en alguna categoría de conservación.
Con respecto a la vegetación, en el área de influencia se detectaron 3 usos de suelo, correspondientes a: Pradera de *Brassica napus* con *Hordeum marinum* (ambiente intervenido); Área urbana (ambiente modificado) y Área de uso agrícola (ambiente intervenido); las superficies son de 1,73 ha (40,42%), 2,29 ha (53,50%) y 0,26 ha (6,07%) respectivamente. Además, el titular informa que en el Área de Influencia del Proyecto no existen formaciones Xerofíticas, sujetas a Plan de Trabajo para Cortar, Descepar y/o Intervenir Formaciones Xerofíticas ni bosque nativo sujeto a Permiso de Corta de Bosque Nativo.
Dentro del análisis de las singularidades ambientales, se registró una singularidad de las 21 mencionadas, entre las cuales, se mencionan las especies protegidas por el DS N°68/2009 del MINAGRI, correspondientes a *Maytenus boaria* y *Baccharis linearis*, sin embargo, no cumplen las condiciones para ser una formación xerofítica. Además, es importante mencionar que el área de influencia del Proyecto no se encuentra próxima a ningún sitio protegido según los criterios establecidos en este análisis de sensibilidades.

Fauna: En relación con la fauna, el Área de Influencia corresponde a la zona cuya fauna se verá efectiva y directamente afectada por las obras y acciones del proyecto durante las fases de construcción y operación. Se registraron dos campañas, denominadas "Temporada fría" y "Temporada cálida", las cuales se encuentran en el Anexo D-5 de la DIA.
Respecto de la Temporada fría, y a partir del levantamiento de información en terreno por el Titular, se identificaron 18 especies nativas de fauna terrestre en el área de estudio, incluyendo 15 aves y tres mamíferos. De éstas, ninguna corresponde a especies endémicas. En relación con la Temporada cálida, y a partir del levantamiento de información en terreno, se identificaron 18 especies nativas de fauna terrestre en el área de estudio, incluyendo dos reptiles, 11 aves y cinco mamíferos. De éstas, una corresponde a una especie endémica. La baja riqueza de especies probablemente es debido a que toda el área de estudio se encuentra fuertemente intervenida o modificada, no existiendo ambientes naturales u originarios de Chile mediterráneo.
Se identificaron dos especies sensibles, que corresponden a los reptiles *Liolaemus tenuis* (lagartija esbelta) y *Liolaemus chiliensis* (lagarto llorón). Dado lo anterior, el titular presenta en el capítulo III de la DIA, el PAS 146 en las zonas que serán intervenidas, de acuerdo a las exigencias de la autoridad ambiental. Al respecto, el SAG de la Región Metropolitana de Santiago mediante su Of. ORD N° 296/2024 de fecha 21 de febrero de 2024 mencionó lo siguiente: "*Respecto a la presentación del Permiso Ambiental Sectorial 146, este Servicio considera innecesaria la medida propuesta, toda vez que la especie de fauna silvestre presente en el área de emplazamiento del proyecto Liolaemus tenuis y Liolaemus chiliensis se encuentran clasificadas, según el listado de especies clasificadas según estado de conservación desde 1 al 18 proceso de clasificación RCE del Ministerio del Medio Ambiente, en categoría de preocupación menor (LC), además de presentar una baja densidad poblacional.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Este servicio sugiere una medida de perturbación controlada, dada las características descritas en el Anexo D 5 de Fauna silvestre, el solicitante deberá incluir los contenidos mínimos para la aplicación de esta medida, los cuales deben asegurar la sobrevivencia de las especies de fauna".
En consideración a lo anterior, el titular presento en el Anexo 8.1 de la Adenda Complementaria, el informe "Plan de Perturbación Controlada de Fauna Terrestre", el cual es incorporado como Compromiso Ambiental Voluntario (ver 10.1.6 del ICE).
Para mayores antecedentes, ver Anexo D-5 de la DIA y Anexo 8.1 de la Adenda Complementaria.

Recurso hídrico: El abastecimiento de agua potable durante la fase de construcción y operación se realizará mediante la conexión a la red existente mediante un empalme ubicado en el lote 3A, perteneciente a la empresa sanitaria SMAPA. Para ello, el Proyecto cuenta con el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda. Dentro de los usos declarados para el recurso hídrico durante la fase de operación del proyecto se encuentra el riego de áreas verdes, las cuales contemplan una superficie regable de aprox. 2.500 m^2, las que se individualizan en el Anexo 1.2.2 de la Adenda Complementaria.
En relación con los recursos hídricos subterráneos, éstos no se verán afectados en su calidad ni cantidad, ya el proyecto no contempla la intervención en ellos. Según el informe de mecánica de suelos, adjunto en el Anexo 4.1 de la DIA, el nivel freático hasta la profundidad de 30 metros no fue observado, por lo tanto, dado que la máxima profundidad de excavación corresponde a la construcción de los drenes de aguas lluvias a una profundidad de 5,1 metros, se puede asumir que esta obra del proyecto no afectará a los recursos hídricos subterráneos.
En relación con los recursos hídricos superficiales, de acuerdo con la observación de imágenes satelitales en *Google Earth* y mediante un análisis utilizando herramientas
de superposición SIG y cartografía IGM en escala 1:50.000, se identificó un canal de regadío en el Lote 3A del Proyecto, el cual se interactúa con la zona de Instalación de Faenas del proyecto, el cual es representado en el plano "PLA-MOD-EKO-ADENDA2-El Rosal.pdf" en el Anexo 3.1 de la Adenda Complementaria. Al respecto, el titular presentó un informe, el cual se aprecia en el mismo Anexo 3.1 descrito, en el cual, mediante levantamiento de información en terreno, concluye que no se identificó la presencia de ningún canal o cauce artificial en interacción con el área de Instalación de Faena (IIFF) del Proyecto. Con esto, descarta la existencia de cualquier cauce natural o artificial que pudiera interactuar con el Proyecto.
Dado lo anterior, el Proyecto no afectará la permanencia del recurso hídrico, asociado a su disponibilidad, utilización y aprovechamiento racional futuro, aplicado a la calidad y cantidad de recursos hídricos superficiales y subterráneos. Más antecedentes en el punto Anexo 3.1 de la Adenda Complementaria.

Introducción de especies exóticas al territorio nacional: El Proyecto no contempla la introducción de especies exóticas al territorio nacional o en áreas, zonas o ecosistemas determinados. Ver literal h) de la tabla II.14 de la DIA.

De acuerdo con lo anterior, no se evidencia que el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, y artículo 6º del Decreto Supremo Nº40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

5.3. REASENTAMIENTO DE COMUNIDADES HUMANAS O ALTERACIÓN SIGNIFICATIVA DE LOS SISTEMAS DE VIDA Y COSTUMBRES DE GRUPOS HUMANOS	
Impacto ambiental no significativo	Aumento de tiempos de desplazamiento
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto no significativo específico	Sección 5.2 y 6.3 del ICE.

Letra a) del artículo 7 del RSEIA:
Según lo informado por el Titular en el Estudio de Medio Humano en Anexo D-9 de la DIA y a las entrevistas entregadas por el titular en Anexo 4.9 de la Adenda, se logró constatar que en el área de Proyecto corresponde a un sitio privado, actualmente custodiado por un guardia de seguridad, el que se encuentra debidamente cerrado y limitado al ingreso de personas.
En relación con las áreas colindantes al Proyecto y en general en el área de influencia establecida, de acuerdo con las campañas realizadas en terreno por el titular, se ha constatado que el sector actualmente se caracteriza por ser un barrio de uso mixto, donde predomina el uso de suelo residencial, en conjunto con la presencia de comercios y servicios (punto 4 del Estudio de Medio Humano del Anexo D-9 de la DIA), por lo cual el Proyecto no obstruye ni restringe al acceso y uso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural. Asimismo, tampoco se considera la afectación significativa de dichos recursos sobre el área de influencia del Proyecto.

Letra b) del artículo 7 del RSEIA:
En el Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el Titular presenta un Informe de movilidad actualizado, en el cual se evaluó la situación base y situación con proyecto respecto a los distintos modos de transporte (vehículos, peatones, ciclistas y transporte público). Con dicho estudio, el titular aporta antecedentes para justificar que el proyecto no genera una alteración significativa sobre el literal b) del Artículo 7 del RSEIA, pues no existe una superación de capacidad de los modos analizados y, por lo tanto, no existirá una alteración en los tiempos de desplazamientos dada la construcción y operación del Proyecto. Complementariamente, señalar que el Proyecto cuenta con un EISTU aprobado mediante el ORD. N°7126 de fecha 17 de agosto de 2018 de la SEREMITT, modificado mediante Oficio N° 18617/2021 del 13 de agosto de 2021., el cual se

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

adjunta en el Anexo C de la DIA. Dichas medidas fueron incorporadas como partes y obras del Proyecto y utilizadas en la modelación vial. A continuación, se presentan los principales resultados para todas las fases del proyecto:

Fase de construcción

Transporte privado:

Con relación al transporte privado en la fase de construcción, este corresponderá principalmente a la circulación de camiones. Acápite 4.1 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria se puede apreciar el flujo de vehículos, así, el Proyecto aporta en su Fase de Construcción un total de 1.2 (camiones/hora) en el período punta mañana y punta tarde, además de 36 (vehículos/hora) en período punta mañana y punta tarde, considerando la situación más desfavorable.

Además, en el acápite 5.1.1 del mencionado Anexo, se pueden observar los accesos y las rutas de los camiones dentro del Área de Influencia, los cuales circularán por Av. Américo Vespucio, sector Poniente de la ciudad de Santiago, abarcando sectores de suministro de insumos para la construcción desde sector Sur, como La Pintana, San Bernardo y El Bosque, también considerando sectores Poniente como lo son Pudahuel y Cerrillos hasta sectores del Norte de la ciudad como por ejemplo Quilicura y Lampa. Se debe precisar, que las vías estipuladas en estas rutas cuentan con la capacidad para este tipo de camiones, cumpliendo la normativa vigente. Estas rutas, en el circuito descrito para el ingreso y salida de camiones son vías poco densas residencialmente, por lo tanto, no afectan sectores residenciales. Cabe señalar que, para una mejor logística y mayor seguridad vial, para la fase de construcción del Proyecto se consideran una serie de medidas de control, las cuales son detalladas a continuación:

• Se priorizará la circulación de camiones relacionados con el Proyecto fuera de las horas de alto flujo vehicular del sector de Maipú (de 7:00 a 9:00 horas y de 18:00 a 20:00 horas).
• Existirá personal que estará efectuando controles de tránsito mediante banderas al momento de entrada y salida de vehículos de la obra.
• Se contará con personal especialmente capacitado para efectuar labores de control de acceso a faena de cada persona, equipo y vehículos que acceda o egrese del lugar.
• Existirá un letrero informativo con horarios, plazos de obras, flujos de camiones y contacto del encargado de relaciones con la comunidad.
• Se contará con señalización de tránsito para los desvíos de tránsito y aviso a personal de obra y usuarios de la vía de la existencia del proyecto en construcción y los debidos cuidados para transitar por sectores de vehículos mayores.

A modo de resumen, se presentan en el Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, los tiempos de desplazamiento según periodos para la fase de construcción. Los resultados muestran que, para las principales rutas del Proyecto, la variación de los tiempos de desplazamiento máxima corresponde a 5 segundos para el periodo punta mañana, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 5.3.1 Tiempos de desplazamiento fase de operación – Año 2029

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Cruce	Nodo A	Nodo B	Tiempo (seg)			
			Proyecto		Diferencia	
			PM-L	PT-L	PM-L	PT-L
Jorge Alessandri / El Rosal	156	2001	26,3	25,6	0,0	0,0
	2002	2001	8,4	10,5	0,1	0,4
Flor del Notro / El Rosal Norte	25	160	12,5	17,5	-12,5	-17,5
	1640	160	6,2	6,2	0,0	-0,2
	159	160	13,3	17,4	-0,1	-0,1
Flor del Notro / El Rosal Sur	160	159	19,6	15,1	0,3	-1,7
	157	159	58,2	53,7	0,0	0,0
El Rosal Norte / Vespucio Poniente	751	754	48,9	69,7	-0,1	0,0
	753	754	29,4	27,4	0,0	1,2
El Rosal Norte / Vespucio Oriente	1609	753	43,2	41,6	-0,3	0,2
	756	753	13,7	8,7	-0,1	0,0
El Rosal Sur / Vespucio Oriente	1607	756	38,0	37,8	-0,1	0,4
	755	756	23,4	25,7	0,2	-3,7
El Rosal Sur / Vespucio Poniente	754	755	28,1	13,5	0,0	0,0
	1642	755	0,0	0,0	0,0	0,0
La Reforma / Vespucio Poniente	755	2008	26,3	48,9	0,0	0,0
	150	2008	85,8	78,9	5,0	-0,8
Longitudinal / Santa Elena	1638	1634	0,0	0,0	0,0	0,0
	733	1634	0,0	0,0	0,0	0,0
	1634	733	0,0	0,0	0,0	0,0
	1611	733	35,5	32,5	0,0	0,0
	1613	733	33,2	22,9	0,0	-0,1
Salida Vespucio SN	130	750	29,1	23,9	0,0	0,0
	752	750	14,9	14,9	0,0	0,0
Salida Vespucio NS	1627	751	16,4	25,0	0,1	1,0
	749	751	6,3	6,3	0,0	0,0

Fuente: Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria

En conformidad con lo anterior, no existirá un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos según el literal b del Artículo 7 del RSEIA en las principales vías del proyecto, para la fase de Construcción. Más antecedentes en el Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Desplazamiento Peatonal:

De acuerdo con lo presentado por el titular en el punto 4.1 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el proyecto contará con una mano de obra máxima de 253 personas. Para evaluar el escenario más desfavorable, se considera como peatones a los trabajadores que se desplazan en transporte público (48,9%) y enteramente a pie (20,7%) según lo indicado por la Encuesta Origen Destino del 2012. por lo cual el flujo inducido de peatones dada la construcción del proyecto corresponderá a aproximadamente 176 peatones/hora.
Para realizar este análisis, primero se presentaron las rutas peatonales (Figura 5-18 Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria). Luego se levantó el estado actual de las veredas mediante un catástro fotográfico (ver punto

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

5.2.2 Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria). Con objeto de caracterizar el desplazamiento peatonal en el entorno del Proyecto en su fase de construcción y en su fase de operación, se desarrollaron conteos peatonales en 3 cruces dentro del Área de Influencia del Proyecto en relación con las Rutas Peatonales propuestas para ambas fases, estableciéndose los horarios peak de desplazamiento peatonal para ambas fases: 07:30-08:30 (PM-L) y 17:45-18:45 (PT-L). Las Mediciones de flujos peatonales se realizaron bajo la misma metodología de flujos vehiculares, con segregación de movimientos y con periodos de 15 minutos, con fecha de 8 de noviembre 2023, según metodología del DS N°30 del 2021. De los 253 (peatones/hora) que generará el Proyecto en su fase de construcción para el horario punta mañana laboral y punta tarde laboral, 124 peatones accederán al Servicio de transporte público, 52 peatones ocuparán caminata, y 41 peatones se desplazarán en bicicletas (ver 5.1.2.15 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria). El titular presenta el cálculo del Flujo Unitario Peatonal para ambas veredas de Av. El Rosal. El flujo considerado para el cálculo del FUP varía entre cada punto de control. Los resultados indican que las sendas peatonales analizadas ofrecen a los peatones la posibilidad de caminar en la trayectoria que deseen, sin verse obligados a modificarla por la presencia de otros peatones. Es posible elegir libremente la velocidad de marcha, y los conflictos entre los peatones son poco frecuentes. Además, los cambios de sentido y detenciones no generan conflicto. En conclusión, debido a que el nivel de servicio de las veredas analizadas se mantienen en "A" en la situación con proyecto para la fase de construcción, se puede descartar la afectación a la libre circulación para el modo peatonal debido al aporte de peatones durante la fase de construcción del proyecto.
Más antecedentes en el punto 5.2 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Desplazamiento Ciclos:
De acuerdo con lo presentado por el titular en el punto 2.6.1.1 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el proyecto contará con una mano de obra máxima de 253 personas, sin embargo, de acuerdo a la partición modal actualizada, el flujo inducido de ciclistas, dada la construcción del proyecto, aporta un máximo de 41 (Ciclos/hora) en el periodo punta mañana y 41 (Ciclos/hora) en el periodo punta tarde.

Considerando aquello, se distribuyó a los ciclos que aportará el Proyecto en su fase de construcción, por las vías vehiculares para acceder al proyecto. La demanda por ciclos del proyecto es considerada baja, por ende no se espera un entorpecimiento de los desplazamientos en este modo de transporte. Por tal motivo, queda en evidencia que en el escenario proyecto no existirá ninguna afección a la circulación en ciclo. El Proyecto no contempla cierre de vías tanto en su fase de operación como en su fase de construcción por lo tanto no existirá desplazamiento en dicho caso.

Más antecedentes en el punto 5.6 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Análisis de Transporte público:
Se analizó el transporte público para descartar la afectación a este componente en cuanto al aporte de pasajeros a los servicios de buses del Sistema Red en la fase de construcción del Proyecto. Lo anterior, con la finalidad de contar con antecedentes tanto cuantitativos como cualitativos del aporte del Proyecto al transporte público en el Área de Influencia.
De acuerdo a lo presentado por el titular en el punto 5.1.2.15 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el proyecto contará con una mano de obra máxima de 253 personas, sin embargo, de acuerdo a la partición modal actualizada, los trabajadores que se desplazan en transporte público corresponden a 124 pasajeros/hora.
En relación con la capacidad de los Buses del Sistema RED, los cuadros N°5.28 y 5.29 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria muestra los resultados obtenidos, donde, considerando las capacidades de los buses del Sistema Red en los paraderos evaluados en el periodo punta tarde laboral de la fase construcción del Proyecto, se puede concluir que existe capacidad suficiente para absorber dicha demanda por parte de los servicios de transporte público existentes en torno al proyecto habitacional.
Respecto al Metro de Santiago, si bien no se emplaza al interior del Área de Influencia de Medio Humano, corresponde a las estaciones "Las Parcelas"; "Monte Tabor" y "Del Sol" de la línea 5. Se prevé que un porcentaje importante de los viajes generados y atraídos por el proyecto utilicen este modo de transporte, debido a la extensión de su red y su conectividad con otros modos. Es importante señalar que estas estaciones se emplazan a más de 1.7 km de distancia del Proyecto. Adicionalmente, se evalúa la operación de servicios de Taxis Colectivos al interior del Área de Influencia del Proyecto. En este sentido, por la información entregada desde la Subsecretaría de Transportes del MTT reporta el detalle de las siguientes líneas de Taxis Colectivos que operan en el sector: El Rosal/La Farfana el cual posee su paradero más cercano a 0,4 km del proyecto. Por lo anteriormente expuesto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.

Fase de Operación:

Transporte Privado:

Tomando en consideración todos los antecedentes generados en base a la información primaria obtenida desde las campañas en terreno y las entrevistas realizadas a la población, se obtuvo un Área de Influencia que es complementada con información secundaria, además de la relevancia de los ejes viales, los polos de atracción de población, el Área de Influencia se inserta en un sector residencial y comercial, destacando la presencia de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

viviendas de 1 y 2 pisos y algunos edificios. El sector comercial se caracteriza por la presencia de almacenes y comercio al por mayor y menor emplazados en las principales avenidas.
De acuerdo con lo presentado por el titular en los Cuadros N° 3.9 y 3.10, del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el proyecto tendrá un flujo inducido para el modo de transporte privado en su fase de operación de 243 (vehículos/hora) de salida y 48 (vehículos/hora) de entrada en el periodo punta mañana. Así mismo, se generan 48 (vehículos/hora) de salida y 243 (vehículos/hora) de entrada en periodo punta tarde.
A partir de los temas analizados en los puntos anteriores, y superponiendo las rutas, con los posibles flujos generados y atraídos por el proyecto, se puede establecer una estimación del área de influencia compuesta por las siguientes intersecciones, según Decreto Supremo
N°30, del 18 de noviembre 2021:
• Flor de Notros con Av. El Rosal.
• Araucarias con Av. El Rosal.
• Jorge Alessandri Rodríguez con Av. El Rosal.
• Av. Américo Vespucio con Santa Elena.
• Longitudinal con Santa Elena.
• Av. Américo Vespucio con La Reforma.
• Av. Américo Vespucio con Hugo Bravo.
En relación con las rutas de ingreso y egreso del proyecto, estas se muestran en el acápite 5.1.2.1 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria. Cabe destacar que para llegar al proyecto independiente del sector de origen todos los usuarios deberán utilizar Flor del Notro, ya que esta vía empalma los accesos del proyecto (vialidad actual y existente).
Respecto de la temporada de análisis, se determina que la época del año que incluye los periodos críticos para evaluar los efectos de la habilitación del proyecto, sin subestimar los resultados abarca desde abril a junio y desde agosto a noviembre, eliminando septiembre por lo menos el periodo de fiestas patrias, según D.S. 30/2017 para el año 2023. Dichas mediciones se realizaron el día 08 de Noviembre de 2023, entre las 06:30-09:30 horas y entre las 17:00-20:00 horas de día laboral.
A partir de dichas mediciones, se obtuvo el perfil de comportamiento de flujo vehicular. Como resultado, se obtuvieron los siguientes horarios los cuales serán utilizados para los análisis: Punta Mañana Laboral (PM-L) 07:30 - 08:30 y Punta Tarde Laboral (PT-L) 18:00 - 19:00. Las mediciones de flujo vehicular se realizaron el 08 de noviembre de 2023, en 8 puntos de control (PC) los cuales se muestran en el cuadro N° 5.2 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria. Las mediciones de los flujos vehiculares se muestran en el cuadro N°5.4 del mencionado Anexo. Con esta información, más información recopilada en terreno, se realizó el levantamiento de la Situación Actual.
Respecto de la modelación de la situación actual, se realizó empleando el programa de asignación de tráfico denominado SATURN, cuya herramienta se empleó para modelar la situación base, situación con proyecto y la situación con proyecto mitigado, con el propósito de revisar la reasignación de flujos producto de los viajes que induzca el proyecto, a nivel de flujos vehiculares en la red vial.
Para la modelación de la situación base, se consideraron los proyectos IMIV ZUC Maipú Lote 1, Loteo Habitacional Las Palmas de Maipú y Condominio El Rosal. El corte temporal del proyecto correspondiente al año siguiente al del inicio de funcionamiento. Dicho corte servirá para fijar la situación base y la situación con proyecto. El proyecto existente (Lote 2) entró en operación a finales del 2023, por lo tanto, el corte temporal corresponde al año 2024 y el proyecto modificación (lote 3B) entra en operación a finales del 2028, por lo tanto, el corte temporal corresponde al año 2024 y 2029 y la modelación para fase de Construcción corresponde al año 2028. Las proyecciones asociadas a los viajes asignables se han determinado mediante la aplicación de tasas de crecimiento de viajes de las matrices definidas como situación Base que se obtuvieron del estudio “Análisis y Desarrollo de Proyectos de Transporte Masivo para el Gran Santiago”, SECTRA 2015. Respecto del flujo inducido de Vehículos motorizados, los resultados se muestran diferenciados para cada periodo identificado en el cuadro N° 5.12 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.
A modo de resumen, se presentan en el Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, los tiempos de desplazamiento según periodos para la fase de operación. Los resultados muestran que, para las principales rutas del Proyecto, la variación de los tiempos de desplazamiento máxima corresponde a 4 segundos para el periodo punta mañana, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 5.3.2 Tiempos de desplazamiento fase de operación – Año 2029

Cruce	Nodo A	Nodo B	Tiempo (seg)					
			Base		Proyecto		Diferencia	
			PM-L	PT-L	PM-L	PT-L	PM-L	PT-L
Jorge Alessandri / El Rosal	156	2001	26,3	25,6	26,3	25,6	0,0	0,0
	2002	2001	11,3	13,8	11,8	13,9	-0,5	-0,1
Flor del Notro / El Rosal Norte	25	160	0,0	0,0	17,5	24,8	-17,5	-24,8
	1640	160	6,2	6,0	6,2	6,2	0,0	-0,2
	159	160	17,4	17,7	18,2	18,4	-0,8	-0,7
Flor del Notro / El Rosal Sur	160	159	35,1	17,0	49,6	18,9	-14,5	-1,8
	157	159	58,2	53,7	58,2	53,7	0,0	0,0
El Rosal Norte / Vespucio Poniente	751	754	50,7	70,2	50,9	69,6	-0,2	0,6
	753	754	31,6	50,2	31,7	59,7	-0,1	-9,5
El Rosal Norte / Vespucio Oriente	1609	753	48,0	101,9	47,9	152,2	0,1	-50,3
	756	753	14,1	9,0	14,5	23,0	-0,4	-14,0
El Rosal Sur / Vespucio Oriente	1607	756	38,9	38,2	39,3	38,7	-0,4	-0,4
	755	756	37,8	31,1	38,5	31,2	-0,7	-0,1
El Rosal Sur / Vespucio Poniente	754	755	30,9	15,4	31,0	15,2	-0,2	0,2
	1642	755	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
La Reforma / Vespucio Poniente	755	2008	26,3	48,9	26,3	48,9	0,0	0,0
	150	2008	146,3	70,5	142,4	99,8	3,8	-29,3
Longitudinal / Santa Elena	1638	1634	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	733	1634	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1634	733	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1611	733	36,7	203,2	36,8	210,9	-0,1	-7,7
	1613	733	33,2	62,7	33,2	83,1	0,0	-20,4
Salida Vespucio SN	130	750	63,4	23,9	77,5	23,9	-14,1	0,0
	752	750	14,9	14,9	14,9	14,9	0,0	0,0
Salida Vespucio NS	1627	751	50,7	583,2	52,7	592,8	-2,1	-9,5
	749	751	6,3	6,3	6,3	6,3	0,0	0,0

Fuente: Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria

En conformidad con lo anterior, no existirá un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos según el literal b del Artículo 7 del RSEIA en las principales vías del proyecto, para la fase de Operación. Más antecedentes en el Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Además, como se mencionó anteriormente, el Proyecto cuenta con un EISTU aprobado mediante el ORD. N°7126 de fecha 17 de agosto de 2018 de la SEREMITT, modificado mediante Oficio N° 18617/2021 del 13 de agosto de 2021., el cual se adjunta en el Anexo C de la DIA, el cual fue tramitado y aprobado para un total de 844 estacionamientos (proyecto en evaluación poseerá 272 estacionamientos), sin embargo, el titular

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

ejecutará todas las medidas del EISTU durante la construcción del proyecto. Estas medidas fueron consideradas en la modelación y como partes, obras y acciones del proyecto. Estas medidas se detallan a continuación:

Obras viales para recepción de 272 estacionamientos (**Proyecto original**):

- Acceso vehicular en calle Flor del Notro N°0203. Se deberán proyectar balizas luminosas y espejos cóncavos (EJECUTADA)
- Instalación de señaléticas en área de influencia (EJECUTADAS):

iv. Eje Av. El Rosal, entre Av. Américo Vespucio y la farfana, considerando:
- ✓ Línea de separación de pistas
- ✓ Flechas direccionales
- ✓ Demarcación Cebra
- ✓ Demarcación Ceda el paso
- ✓ Demarcación Pare
- ✓ Tachas reflectantes

v. Demarcar en forma completa el cruce formado por El Rosal con Caletera Poniente de Vespucio, considerando:
- ✓ Línea de separación de pistas
- ✓ Flechas direccionales
- ✓ Pasos peatonales semaforizados
- ✓ Demarcación de achurado de bandejones
- ✓ Tachas reflectantes

vi. Demarcar en forma completa el cruce formado por El Rosal con Caletera Oriente de Vespucio, considerando:
- ✓ Línea de separación de pistas
- ✓ Flechas direccionales
- ✓ Pasos peatonales semaforizados
- ✓ Demarcación de achurado de bandejones
- ✓ Tachas reflectantes

- Obras de mejoramiento de transporte público correspondientes a demarcaciones termoplásticas "SOLO BUS" y Cajón de Parada, en los siguientes paraderos (EJECUTADAS):

v. PI 238
vi. PI 214
vii. PI 1415
viii. PI 252

Obras viales para recepción de 408 estacionamientos (**Acumulados: Incluye Proyecto Modificación**):

- Instalación de semáforo en El Olimpo con O´Higgins (POR EJECUTAR)
- Instalación de semáforo en Uno Sur con Av. Segunda Transversal (EJECUTADO)
- Obras de mejoramiento de transporte público en área de influencia, consistentes en: Demarcación termoplástica "SOLO BUS" y Cajón de parada, Construcción de Bahía de Buses, traslado del refugio peatonal y rehacer la vereda en el sector de la bahía de buses proyectada (POR EJECUTAR)

Obras viales para recepción de 708 estacionamientos (**Acumulados**):

- Instalación de semáforo en Las Torres con Simón Bolivar (POR EJECUTAR)
- Cerrar la mediana existente en Av. El Rosal, que se ubican entre Vespucio y Flor del Notro
- Cerrar la mediana existente en Av. El Rosal, que se ubican entre Araucarias Chilenas y Las Araucarias

Obras viales para recepción de 844 estacionamientos (**Acumulados**):

- Dispositivos de rodados en cruces con pasos de cebra en Av. El Rosal entre La Farfana y Vespucio
- Mejoramiento de calzada de Av. El Rosal con La Farfana.

El detalle de las medidas se encuentra en el Anexo C de la DIA y el cronograma de las obras en Respuesta 4.26 de Adenda.

Sin embargo, de acuerdo con el Of. N° 3205/2025 de fecha 03 de febrero de 2025 emitido por SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, menciona que *no es posible validar los resultados presentados dado que se adjuntaron de forma incompleta los anexos correspondientes a la modelación vehicular (solo se presentó el escenario base). Lo anterior, necesario para corroborar la diferencia de tasa de crecimiento vehicular declarada en el Informe de Movilidad tanto de la Adenda como de la Adenda Complementaria.*
En específico en el cuadro N°5.11: "Tasa de Crecimiento Vehicular", del Informe de Movilidad presentando en la Adenda Complementaria, indica una tasa de crecimiento del 4.6% correspondiente a la macrozona norte. Sin embargo, en el mismo estudio aludido, pero en la etapa de Adenda, en el cuadro N°5.11, se indica que la

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

tasa de crecimiento vehicular corresponde a un 5.7% establecida para la macrozona Sur Poniente Externa, existiendo cambio y/o inconsistencias entre lo presentado en cada etapa.
Al respecto, esta Dirección Regional señala que, si bien el estudio presentado por el titular posee algunas imprecisiones, contiene los antecedentes necesarios para descartar el art. 7 literal b) del RSEIA. Además, esta Dirección Regional indica al titular que deberá ejecutar la medida de Reconfiguración semafórica para las tres (3) intersecciones siguientes:

1. Av. Américo Vespucio / El Descanso (4 nodos)
2. Av. Américo Vespucio / El Rosal (4 nodos)
3. Av. Santa Elena / Longitudinal

La ejecución de esta medida deberá ser realizada previo al inicio de la operación del proyecto y deberá ser coordinada y aprobada por la UOCT.

Desplazamiento Peatonal:

Para realizar este análisis, primero se presentaron las rutas peatonales (Figura 5-18 Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria). Luego se levantó el estado actual de las veredas mediante un catastro fotográfico (ver punto 5.2.2 Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria). Con objeto de caracterizar el desplazamiento peatonal en el entorno del Proyecto en su fase de construcción y en su fase de operación, se desarrollaron conteos peatonales en 3 cruces dentro del Área de Influencia del Proyecto en relación con las Rutas Peatonales propuestas para ambas fases, estableciéndose los horarios *peak* de desplazamiento peatonal para ambas fases: 07:30-08:30 (PM-L) y 17:45-18:45 (PT-L). Las Mediciones de flujos peatonales se realizaron bajo la misma metodología de flujos vehiculares, con segregación de movimientos y con periodos de 15 minutos, con fecha de 8 de noviembre 2023, según metodología del DS N°30 del 2021.
De acuerdo con lo presentado por el titular en el punto 5.2.2.1 del Anexo 4.10 de la Adenda, el flujo inducido de peatones dada la operación del proyecto corresponderá a aproximadamente 292 peatones/hora.
A continuación, el titular presenta el cálculo del Flujo Unitario Peatonal para ambas veredas de Av. El Rosal. El flujo considerado para el cálculo del FUP varía entre cada punto de control. Los resultados indican que las sendas peatonales analizadas ofrecen a los peatones la posibilidad de caminar en la trayectoria que deseen, sin verse obligados a modificarla por la presencia de otros peatones. Es posible elegir libremente la velocidad de marcha, y los conflictos entre los peatones son poco frecuentes. Además, los cambios de sentido y detenciones no generan conflicto. En conclusión, debido a que el nivel de servicio de las veredas analizadas se mantienen en “A” en la situación con proyecto para la fase de operación, se puede descartar la afectación a la libre circulación para el modo peatonal debido al aporte de peatones durante la fase de operación del proyecto.
Más antecedentes en el punto 5.2 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Desplazamiento Ciclos:

De acuerdo con lo presentado por el titular en el punto 5.6.1 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, el flujo inducido de ciclistas, dada la operación del proyecto, aporta un máximo de 24,37 (Ciclos/hora) en el periodo media tarde (PT-L) para la entrada al proyecto y 24,35 (Ciclos/hora) en el periodo punta mañana (PM-L) para la salida del proyecto.
La demanda de ciclos sería de escaza magnitud y tiene relación directa con la zona donde se encuentra el proyecto en particular. Esto se corrobora por la poca presencia de este modo en la situación existente. La demanda por ciclos del proyecto es considerada baja, por ende, no se espera un entorpecimiento de los desplazamientos en este modo de transporte. Por tal motivo, queda en evidencia que en el escenario proyecto no existirá ninguna afección a la circulación en ciclo. El Proyecto no contempla cierre de vías tanto en su fase de operación como en su fase de construcción por lo tanto no existirá desplazamiento en dicho caso.
Más antecedentes en el punto 5.6 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria.

Análisis de Transporte público:

Se analizó el transporte público para descartar la afectación a este componente en cuanto al aporte de pasajeros a los servicios de buses del Sistema Red en la fase de operación del Proyecto. Lo anterior, con la finalidad de contar con antecedentes tanto cuantitativos como cualitativos del aporte del Proyecto al transporte público en el Área de Influencia.
De acuerdo a lo presentado por el titular en el punto 5.3 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria, la demanda de personas que se desplazan en transporte público producto de la operación del corresponde a 234 pasajeros/hora.
En relación a la capacidad de los Buses del Sistema RED, los cuadros N°5.28 y 5.29 del Anexo 4.10 de la Adenda Complementaria muestra los resultados obtenidos, donde, considerando las capacidades de los buses del Sistema Red en los paraderos evaluados en el periodo punta tarde laboral de la fase construcción del Proyecto, se puede concluir que existe capacidad suficiente para absorber dicha demanda por parte de los servicios de transporte público existentes en torno al proyecto habitacional, para la fase de operación.
Respecto al Metro de Santiago, si bien no se emplaza al interior del Área de Influencia de Medio Humano, corresponde a las estaciones “Las Parcelas”; “Monte Tabor” y “Del Sol” de la línea 5. Se prevé que un porcentaje importante de los viajes generados y atraídos por el proyecto

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

utilicen este modo de transporte, debido a la extensión de su red y su conectividad con otros modos. Es importante señalar que estas estaciones se emplazan a más de 1.7 km de distancia del Proyecto. Adicionalmente, se evalúa la operación de servicios de Taxis Colectivos al interior del Área de Influencia del Proyecto. En este sentido, por la información entregada desde la Subsecretaría de Transportes del MTT reporta el detalle de las siguientes líneas de Taxis Colectivos que operan en el sector: El Rosal/La Farfana el cual posee su paradero más cerano a 0,4 km del proyecto. Por lo anteriormente expuesto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.

Letra c) del artículo 7 del RSEIA:

Respecto a la fase de construcción del Proyecto, el titular declara que no existirá población permanente en el sector, sino que sólo la mano de obra considerada como población flotante, la cual no hará uso de servicios tales como salud o educación cercanos. Respecto a posibles accidentes, los trabajadores serán trasladados a los servicios en convenio tales como La Mutual de Seguridad u Hospital del Trabajador

Por otro lado, se menciona que todas las actividades de la obra durante la fase de construcción serán realizadas al interior del predio, pues este contará con estacionamientos y zonas de carga y descarga para los camiones y vehículos de la obra, por lo cual las maniobras de camiones y maquinarias no obstruirán la calzada, y, por lo tanto, no entorpecerán el acceso a los centros educacionales, de salud o religiosos, no viéndose afectados durante la construcción del Proyecto. Respecto de las vías de acceso, la totalidad del transporte de insumos para la obra, se realizarán por un camino interno que conecta con Av. Américo Vespucio, lugar por el cual se realizó modelación AutoTurn para ingreso y salida de camiones. Además, se identifica un receptor humano correspondiente a un agricultor, el cual mediante entrevista semiestructurada realizada por el titular, señala que "*Los camiones que transitarán durante la fase de construcción no afectarán en nada al trabajo que realizo, por que el pozo está más allá de la parcelación y riego por cinta, por goteo. Tampoco me afecta el polvo en suspensión de los camiones, aunque entiendo que el camino igualmente se va a humectar*.".

En relación con la fase de operación del proyecto, de acuerdo con lo informado por el titular en el punto 5.1 del Anexo D9 de la DIA, la ubicación del Proyecto y el Área de Influencia se encuentran en un área mixta, en cuyo entorno confluye un sector habitacional y comercial, ubicado al nororiente de la comuna de Maipú. Destaca en el entorno inmediato al Proyecto la cercanía con avenidas que permiten conexión con diversos sectores del Gran Santiago, como la Avenida Américo Vespucio/Autopista Vespucio Norte Express y la Av. Los Pajaritos, la cual posee excelente conectividad con el trasporte público (Buses y Metro), además de la ruta 78. Por otra parte, de acuerdo con lo observado en terreno, el sector posee una mayor dinámica en la Av. Américo Vespucio, debido al transporte público, conectividad en general, comercio y servicios (recintos educacionales y de salud) que se encuentra en dicho lugar. Hacia los sectores interiores, se pueden hallar calles y pasajes de menor flujo, tanto de personas como de vehículos.

Respecto al análisis demográfico, la población del Área de Influencia al año 2017 según datos proporcionados por el INE, es de 12.651 habitantes, de los cuales, 6.092 son hombres y 6.559 son mujeres. Por tanto, es posible estimar que la población total proyectada del Área de Influencia para la fecha de operación total del Proyecto (2024) alcanza los 18.109 habitantes (12.651 según INE 2017 + 5.458 habitantes de Edificios con Permiso de Edificación o RCA (No operativos) y el Proyecto). Según los datos del Censo 2017, en la comuna de Maipú, el 64,9% de la población corresponde a Población Económicamente Activa (PEA), y el restante 35,1% corresponde a Población No Económicamente Activa (PNEA). Más antecedentes en el punto 5.5 del Anexo D de la DIA.

Para la justificación de la fase de operación, el titular ha realizado un análisis acceso a servicios básicos, a la salud, a los servicios educacionales y al comercio, los cuales se describen a continuación:

Servicios básicos: Respecto de los servicios básicos, el abastecimiento de agua potable y alcantarillado se realizará mediante la conexión a la red existente mediante un empalme ubicado en el lote 3A, perteneciente a la empresa sanitaria SMAPA. Para ello, el Proyecto cuenta con el Certificado de factibilidad N°33.017 de fecha 15 de mayo de 2024, disponible en Anexo 1.13 de la Adenda.

Acceso a servicios de Salud: Con respecto a la infraestructura de salud, los centros de salud más cercanos (en o cercanos al Área de Influencia)
corresponden a:

- CESFAM Dr. Iván Insunza: Mar de Chile N° 491: Centro de Salud Familiar que se encuentra ubicado en el cuadrante de las calles Las Camelias, Mar de Chile, y los Argemones, dicho CESFAM se compone de 4 sectores que dividen la atención para las 27.291 personas atendidas por este centro de salud primario
- CESFAM Dr. Luis Ferrada: Tierra fértil 5161: Centro de Salud Familiar que se encuentra ubicado en el cuadrante de las calles Av. Arq. Hugo Bravo, Tierra Fértil y Min. Antonio Varas. dicho CESFAM se compone de 4 sectores que dividen la atención para las 20.132 personas atendidas por este centro de salud primario.
- Clínica Indisa: Santa Elena N° 901: Clínica actualmente que cuenta con todas las especialidades médicas requeridas a lo largo del ciclo vital familiar, cuenta con la tecnología acorde a las prestaciones médicas ofertadas, y profesionales de la salud altamente calificados para éstas.

Además de los Centros de Salud cercanos, se consideraron los centros de salud del Servicio de Salud Metropolitano Central, el que agrupa las comunas Estación Central, Santiago, Maipú, Cerrillos y Pedro Aguirre Cerda. Estos centros de salud fueron considerados dado que el Proyecto se encuentra dentro del área de atención de este organismo. En complemento a lo anterior, según la Cuenta Pública Comunal (2019), el municipio administra cinco de los ocho centros de salud familiar existentes en la comuna; los otros tres permanecen bajo administración del Servicio de Salud Central, institución con la cual el municipio conforma la Red de Salud

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Comunal. En conjunto, la población adscrita y validada por FONASA, usuaria de cualquiera de estos centros de atención primaria, reúne a 272.130 personas, lo que representa un 52,1% de la población comunal. Si se considera la variación promedio desde el año 2015 en el total de inscritos del CESFAM, se tiene que esta es de 3,7%. Este valor fue empleado para obtener la proyección de inscritos en el CESFAM para el año 2025, que es el año en que estará en operación el Proyecto. Se obtuvo para el año 2025 un total de 28.541 inscritos según las proyecciones de población comunal, y los registros históricos del total de inscritos del CESFAM. Cabe precisar que, dentro de las proyecciones de inscritos, se contempla la variación en el total de población, ya que dicha proyección considera los registros históricos del CESFAM y la población que en él se atiende. Es decir, la población de las unidades vecinales que atiende el CESFAM.
De igual forma, y para considerar un peor escenario, se adiciona de forma diferenciada la población del Proyecto que corresponde a 1.510 personas (787 habitantes del Proyecto para el año 2025 que pertenecerían a FONASA.). Por lo tanto, si se adiciona de forma particular la población del Proyecto a los inscritos proyectados del CESFAM Dr. Luis Ferrada, se obtiene que existe una capacidad adecuada para absorber la población proyectada, ya que en el año 2024 no se supera la cantidad de inscritos proyectados. Mismo ejercicio se reitera de manera favorable para el CESFAM Dr. Ivan Insunza (Ver página 49 del Anexo D de la DIA). A lo anterior, hay que destacar que a solo pasos del proyecto se encuentra la Clínica Indisa, que cuenta con todas las especialidades médicas requeridas a lo largo del ciclo vital familiar, cuenta con la tecnología acorde a las prestaciones médicas ofertadas, y profesionales de la salud altamente calificados para éstas. Por lo anterior, es posible concluir que existe una adecuada oferta de establecimientos de salud cercanos al Área de Influencia, por lo que existiría una adecuada capacidad de absorción de la futura demanda, descartando de esta forma una alteración por parte del Proyecto al acceso a la salud.

Acceso a Servicios de Educación: Respecto al acceso a la educación, cabe considerar que el 20,9% de la población comunal tiene entre 5 y 19 años, es decir, está en edad escolar, por lo que, para efectos del presente análisis, se considera que un 20,9% de la población está en edad escolar como peor escenario. De acuerdo con esto, la cantidad de personas en edad escolar del proyecto equivaldría a 302 habitantes. Por otro lado, es posible mencionar que en el Área de Influencia se encuentran 8 establecimientos educacionales, los que corresponden a; Bicentenario de Niñas, ubicado en Ingeniero Eduardo Domínguez N° 1377; Alicante El Rosal, ubicado en Ingeniero Eduardo Domínguez N° 920; Colegio Internacional Alba, ubicado en Av. Los Pajaritos 4550; Colegio Cristiano Oriente, ubicado en Av. Arq. Hugo Bravo 638; Escuela Básica Reina de Suecia, ubicada en Av. Arq. Hugo Bravo 1677; Colegio Centro Educacional Rousseau, ubicado en La Reforma 801; Colegio Altas Cumbres del Rosal, ubicado en Cordillera de los Andes 655 y Colegio Santa María de Maipú, ubicado en Av. Los Pajaritos 4201.
Al respecto, según se muestra en la Tabla 11 del Anexo D de la DIA, existe un total de 9.238 matrículas que pueden proporcionar los establecimientos educacionales. Además de un mínimo de 552 vacantes que se generan cada año. Considerando que la población en edad escolar que aportaría el Proyecto implicaría un total de 302 habitantes, existe una adecuada cantidad de vacantes para absorber la futura demanda. Cabe precisar, que el análisis descrito anteriormente considera algunos supuestos. En primer lugar, se contempla que el 100% de los estudiantes que aportará el Proyecto se matriculará en alguno de los mencionados Colegios. Lo anterior corresponde a la peor condición existente, dado que con frecuencia los alumnos no se cambian, pudiendo incluso estar ya considerados en las matrículas existentes. Además, destaca que el área de captación de los establecimientos educacionales suele ser de varias comunas, sin embargo, para efectos de análisis sólo se evalúan los establecimientos dentro del Área de Influencia del proyecto y aquellos que se encuentren cercanos a ella, correspondientes a un sector de la comuna de Maipú.
Además, resulta útil considerar igualmente que existe una amplia gama de jardines infantiles en el área de influencia del proyecto, además de escuelas especiales, como se verifican en página 52 del Anexo D de la DIA. Por lo anterior, es posible concluir que existe una amplia oferta de establecimientos educacionales cercanos al Área de Influencia, por lo que existiría una adecuada capacidad de absorción de la futura demanda, descartando de esta forma una alteración por parte del Proyecto al acceso a la educación.
Acceso a servicios comerciales: En virtud de lo levantado en terreno por el Titular, es posible indicar que en el Área de Influencia existe un total de 87 locales comerciales, de los cuales el 39% corresponden a “alimentación” (incluye restaurantes y locales de comida rápida para servir o llevar). En segundo lugar, el 33% corresponde a “almacén” (incluye también minimarkets). En este sentido, resalta la gran variedad de comercio que existe en el sector, siendo posible encontrar además ferreterías, botillerías, supermercados, entre otros.
Por último, cabe acotar que según las campañas efectuadas en terreno y la información municipal, las ferias libres más cercanas al área de influencia son; “El Descanso” que funciona los miércoles y sábado en calle El Descanso y “Modelo Maipú (Isabel Riquelme)”, que funcionan los martes y viernes en la calle Isabel Riquelme. Todo esto, sumado a la presencia de grandes tiendas que se encuentran concentradas en el Mall Arauco Maipú, como aquellas de menor envergadura que se encuentran por Av. El Rosal.
Por lo anterior, es posible concluir que existe una amplia oferta de establecimientos comerciales cercanos al Área de Influencia, por lo que existiría una adecuada capacidad de absorción de la futura demanda, descartando de esta forma una alteración por parte del Proyecto al acceso a bienes y servicios comerciales.
En virtud de lo anterior se concluye que el Proyecto no genera una alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.
Más antecedentes en el Anexo D de la DIA.

Letra d) del artículo 7 del RSEIA

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Para la caracterización de las actividades, ritos comunitarios o festividades tradicionales, además de las campañas realizadas en terreno por el Titular, se consideró información secundaria disponible en la web. Según estos registros, se detectó que se realizan celebraciones religiosas como Semana Santa y Navidad, además de reuniones en las dependencias de los templos religiosos. Por otro destaca la presencia de la sede de la Junta de Vecinos "Monte Tabor" y la Junta de Vecinos "Barrio El Rosal de Vespucio" áreas verdes de distensión, como el Parque Santa Elena que cuenta con una multi cancha deportiva y el bandejón central de la Av. El Rosal, que cuenta con multicanchas, ciclovías, juegos recreativos e, incluso, punto limpio. Cabe señalar también, que no se reconoce ningún lugar protegido como zona típica o de conservación histórica, y que las actividades religiosas se restringen principalmente a sus iglesias, solo haciendo uso del espacio público en celebraciones religiosas que coinciden con días festivos. Dichos antecedentes se encuentran en el Anexo D de la DIA, y se describen a continuación:

Actividades religiosas: Destaca la presencia de la Parroquia San Francisco de Los Pajaritos, que cuenta con una sede en Av. Los Pajaritos, frente al área de influencia del proyecto. Este templo católico gestiona actividades constantemente, siendo las celebraciones de las misas el evento más concurrido de manera periódica. Además, se realizan talleres y encuentros como la Escuela de Verano y la celebración del aniversario de la Parroquia el día 25 de diciembre. Existen además otras sedes religiosas como la Iglesia Adventista del Séptimo Día y la Iglesia de Cristo Iberoamericana, donde las actividades permanentes se realizan al interior de sus sedes. Dado que los lugares de encuentro comunitario mencionados se restringen al interior de sus sedes, no se prevé que producto de la ejecución del proyecto se genere dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.

Uso de Áreas verdes: Se reconoce la utilización de las áreas verdes cercanas como sitios recreacionales a los que acude la población, utilizando el mobiliario disponible como máquinas de ejercicios, juegos infantiles y bancas. En este sentido destaca la multi cancha del Parque Santa Elena, ya que es un sitio destinado al deporte y encuentro de personas en un espacio público. Dado que los lugares de encuentro comunitario mencionados se enmarcan en áreas verdes y espacios destinados a estas actividades, no se prevé que producto de la ejecución del proyecto se genere dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.

Organizaciones Comunitarias**:** En la Unidad Vecinal N°2 se encuentra la Junta de Vecinos "Monte Tabor". Como junta de vecinos se organizan para realizar actividades como un paseo a fin de año, la celebración de día del niño y la realización de talleres al interior de la sede, como el taller de cocina. Entre otras actividades. Dado que cuentan con este espacio, la mayoría de las actividades se pueden realizar al interior de la sede comunitaria, y otras como el paseo de fin de año, se organizan para salir a otro espacio recreativo. Similar situación ocurre con la Junta de Vecinos Barrio El Rosal de Vespucio ubicada al sur poniente del Área de Influencia. La junta de vecinos más próxima al Proyecto y que pertenece a su Unidad Vecinal, es la junta de vecinos Barrio El Rosal de Maipú. Esta junta de vecinos cuenta con una sede comunitaria ubicada en la intersección de las calles; Av. El Rosal, Thiare y Las Begonias. Finalmente, cabe destacar al Comité de Seguridad El Rosal, el cual aún no cuenta con una sede física establecida, sin perjuicio que se reúnen en casas de los asociados o espacios de área verde. Este comité, es la organización social más cercana al proyecto y también una de las más activas. Dado que la mayoría de sus actividades se desarrolla al interior de las sedes vecinales, no se prevé que producto de la ejecución del proyecto se genere dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.

Asociaciones Indígenas: No se identificó actividad indígena en el área de estudio ni cercana a ella.

Dado que los lugares de encuentro comunitario dentro del Área de Influencia se restringen a las plazas, juntas de vecinos y sedes de los centros religiosos, todos estos son espacios que cuentan con mobiliario recreacional del que pueden hacer uso los vecinos, no se prevé que producto de la ejecución del proyecto se genere dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.
Más antecedentes en el Anexo D de la DIA.

Para los grupos humanos pertenecientes a pueblos indígenas, además de las circunstancias señaladas precedentemente, se considerará la duración y/o magnitud de la alteración en sus formas de organización social particular:

En relación con los pueblos originarios, en la comuna de Maipú el 10% de la población se siente perteneciente a un pueblo originario. En relación con la presencia de población indígena en las zonas censales del Área de Influencia, es posible indicar a partir de las cifras de Censo 2017 que del total de habitantes que declaró pertenecer a un pueblo indígena, el 87,4% indicaron pertenecer a la etnia Mapuche. modo de complemento, en base a la información disponible de la CONADI, actualizada al año 2020 se tiene que para la comuna de Maipú existe un total de 10 asociaciones indígenas, de las cuales las más cercanas son las Asociaciones "AIUKLEN" ubicaba en Los Poemas N°3817 y "FUTAKIMCHE KA WECHEKIMCHE". Sin embargo, estas direcciones no corresponden a un centro cultural, sino a una dirección referencial de la Asociación que no se encuentran

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

dentro del Área de Influencia del Proyecto. Esto puede ser corroborado según lo descrito en las respuestas 4.12 y 4.13 de la Adenda y en Anexo 4.3 de la Adenda Complementaria.
Por lo señalado anteriormente, se descarta que el Proyecto cause una alteración en las formas de organización social de grupos humanos pertenecientes a pueblos indígenas.
Más antecedentes en el Anexo D de la DIA y Anexo 4.3 de la Adenda Complementaria.

De acuerdo con lo anterior, no se evidencia que, el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, y artículo 7º del Decreto Supremo Nº40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

5.4. LOCALIZACIÓN EN O PRÓXIMA A POBLACIONES, RECURSOS Y ÁREAS PROTEGIDAS, SITIOS PRIORITARIOS PARA LA CONSERVACIÓN, HUMEDALES PROTEGIDOS Y GLACIARES, SUSCEPTIBLES DE SER AFECTADOS, ASÍ COMO EL VALOR AMBIENTAL DEL TERRITORIO EN QUE SE PRETENDE EMPLAZAR	
Impacto no significativo	No aplica.
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto no significativo específico	Sección 6.4 del ICE.

Los siguientes antecedentes justifican que el Proyecto o actividad no se localiza en o próxima a poblaciones, recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, susceptibles de ser afectados, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar, en consideración a lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento del SEIA.

Susceptibilidad de afectar poblaciones protegidas, considerando la extensión, magnitud o duración de la intervención en áreas donde ellas habitan:
De acuerdo con lo informado por el titular en la Tabla II.16 del Capítulo II de la DIA, debido a la tipología del Proyecto y al utilizar la herramienta de "Análisis Territorial para la Evaluación del SEA" (http://sig.sea.gob.cl/analisisTerritorialExterno/), se evidencia que el Proyecto no se localiza cercano a poblaciones, recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, para ello se efectúa un análisis, empleando un área de influencia de 1 Km desde el centro que conforma el polígono del Proyecto. Por lo tanto, no se evidencia afectación en términos de la extensión, magnitud o duración de la intervención en áreas donde habiten poblaciones protegidas.
Se informa además que el proyecto, acorde a lo presentado en el Anexo D-9 de la DIA:
- No se localiza en o próximo a tierras indígenas, áreas de desarrollo indígena o pueblos indígenas. Por lo tanto, no afectará a dichas poblaciones.
- - No se emplaza en o cercano a recursos protegidos.
- - No se emplaza en o cercano a áreas protegidas.

Debido a lo anterior, el proyecto no presenta susceptibilidad de afectar poblaciones protegidas, considerando la extensión, magnitud o duración de la intervención en áreas donde ellas habitan.

Susceptibilidad de afectar recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos, glaciares o territorios con valor ambiental, se considerará la extensión, magnitud o duración de la intervención de sus partes, obras o acciones, así como de los impactos generados por el proyecto o actividad, teniendo en especial consideración los objetos de protección que se pretenden resguardar:
De acuerdo con lo informado por el titular en el Capítulo II de la DIA, en la Tabla II.16. "Artículo 11 d) de la LBGMA y artículo 8 del RSEIA", al utilizar la herramienta de "Análisis Territorial para la Evaluación del SEA" (http://sig.sea.gob.cl/analisisTerritorialExterno/), se evidencia que el Proyecto no se localiza en recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos, glaciares o territorios con valor ambiental en términos de la extensión, magnitud o duración de la intervención de las partes, obras o acciones, así como de los impactos generados por el proyecto o actividad.

De acuerdo con lo anterior, no se evidencia que, el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, y artículo 8º del Decreto Supremo Nº40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

5.5. ALTERACIÓN SIGNIFICATIVA, EN TÉRMINOS DE MAGNITUD O DURACIÓN, DEL VALOR PAISAJÍSTICO O TURÍSTICO DE UNA ZONA	
Impacto no significativo	No aplica.
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto no significativo específico	Sección 6.5 del ICE.

Los siguientes antecedentes justifican que el Proyecto o actividad no genera o presenta alteración significativa del valor paisajístico o turístico de una zona, en consideración a lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento del SEIA:

Siguiendo los lineamientos de la "Guía de Evaluación de Impacto Ambiental del Valor Paisajístico en el SEIA" (SEA, 2019) y la "Guía de Evaluación de Impacto Ambiental: Valor Turístico en el SEIA" (SEA, 2017), el Proyecto se emplazará dentro de la Macrozona Centro, subzona Cuencas y Valles. Al analizar los componentes biofísicos del paisaje, es decir la expresión visual de componentes bióticos y físicos, a través de fotografías e

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

inspección visual, se puede determinar que el Proyecto está inmerso en un entorno urbano, ajustándose a las normativas urbanísticas del sector.
Según se puede apreciar en el Anexo D-7 de la DIA, se señala que la calidad visual está determinada en función del análisis y valoración de los atributos tanto estéticos, biofísicos y estructurales. Sobre lo anterior se identificó cuatro unidades de paisaje, todas relacionadas a paisaje urbano. Las cuales obtuvieron un valor de calidad visual Baja, no obstante, en la UP de áreas verdes y área Residencial, se obtuvo un valor Medio, esto considerando la existencia de vegetación de tipo urbana, la cual corresponde al atributo reconocido con un valor Medio, por sobre el resto de los elementos presente en la UP, correspondiendo al atributo con mayor valoración. Sin embargo, las UP no presentan áreas o atributos que le otorguen singularidad o sean únicas o representativas. En general, considerando el carácter urbano de alta densidad, donde se desarrollará el Proyecto, este no posee valores o elementos que indiquen la presencia de áreas o situaciones singulares en el paisaje evaluado.
En virtud de lo anterior, se puede determinar que el Proyecto no obstruirá la visibilidad de zonas con valor paisajístico ni alterará atributos de zonas con valor paisajístico.

De acuerdo a lo anterior, no se evidencia que el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, de acuerdo al artículo 9º del Decreto Supremo Nº40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente.

5.6. ALTERACIÓN DE MONUMENTOS, SITIOS CON VALOR ANTROPOLÓGICO, ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO Y, EN GENERAL, LOS PERTENECIENTES AL PATRIMONIO CULTURAL	
Impacto ambiental no significativo	No aplica
Referencia al ICE para mayores detalles sobre este impacto no significativo específico	Sección 6.6 del ICE.

Los siguientes antecedentes justifican que el proyecto o actividad no genera o presenta alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico, y en general, los pertenecientes al patrimonio cultural, en consideración a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento del SEIA:

a) La magnitud en que se remueva, destruya, excave, traslade, deteriore, intervenga o se modifique en forma permanente algún Monumento Nacional de aquellos definidos por la Ley N°17.288.

En el Estudio de Arqueología del Anexo 4.14 de la Adenda, el Titular señala que, no evidenció presencia de restos arqueológicos de tipo patrimonial protegidos por la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales que pudieran ser impactados directamente por estas obras. Además, se presenta un Compromiso Ambiental Voluntario de monitoreo arqueológico permanente, el cual se detalla en el Acápite 10.1.7 del ICE.

b) La magnitud en que se modifique o deteriore en forma permanente construcciones, lugares o sitios que, por sus características constructivas, por su antigüedad, por su valor científico, por su contexto histórico o por su singularidad, pertenecen al patrimonio cultural, incluido el patrimonio cultural indígena.

En el Estudio de Arqueología del Anexo 4.14 de la Adenda, el Titular señala la inexistencia de recursos de valor patrimonial en la superficie del área de influencia.
Además, se presenta un Compromiso Ambiental Voluntario de charlas de inducción en paleontología, el cual se detalla en el Acápite 10.1.7 del ICE.

c) La afectación a lugares o sitios en que se lleven a cabo manifestaciones propias de la cultura o folclore de algún pueblo, comunidad o grupo humano, derivada de la proximidad y naturaleza de las partes, obras y/o acciones del proyecto o actividad, considerando especialmente a los grupos humanos indígenas.

De acuerdo al Anexo D-9 de la DIA, dentro del Área de influencia del Proyecto los lugares de encuentro comunitario se restringen a las plazas, juntas de vecinos y sedes de los centros religiosos. También, en relación con los pueblos indígenas, no existen asociaciones presentes en el área de influencia del proyecto. Debido a lo anterior, y considerando que las partes, obras y acciones, así como las rutas del proyecto en fase de construcción no se encuentran relacionadas con estos sitios de encuentro comunitario descritos en el Anexo D-9 de la DIA, se descarta afectación a lugares o sitios en que se lleven a cabo manifestaciones propias de la cultura o folclore de algún pueblo, comunidad o grupo humano.

De acuerdo a lo anterior, no se evidencia que el Proyecto genere efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, de acuerdo al artículo 10º del Decreto Supremo Nº40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente.

6°. Que resultan aplicables al Proyecto los siguientes permisos ambientales sectoriales, asociados a las correspondientes partes, obras o acciones que se señalan a continuación:

6.1. PERMISOS AMBIENTALES SECTORIALES MIXTOS

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

6.1.1 Permiso Ambiental Sectorial 140 según se establece en el artículo 140 del Reglamento del SEIA	
Fase del proyecto a la cual corresponde	Construcción y operación
Parte, obra o acción a la que aplica	Fase de Construcción: Se considera un sector para el almacenamiento temporal de residuos industriales no peligrosos (Sector residuos industriales sólidos no peligrosos), un sector de almacenamiento de residuos reciclables (Sector de reciclaje) y otro para residuos sólidos domésticos (Sector almacenamiento residuos asimilables a domiciliarios (no peligrosos)). Fase de Operación: El proyecto considera 2 salas de basura (1 por edificio) y además una sala de precarguío desde donde serán retirados los residuos por el camión recolector.
Condiciones o exigencias específicas para su otorgamiento	Fase de Construcción: El "Sector residuos industriales sólidos no peligrosos" corresponde a una instalación la cual contará con 2 contenedores estancos con una capacidad máxima de 10 toneladas y una superficie de 15 metros cuadrados, cerrados para evitar suspensión de polvo, la cual está destinada para el almacenamiento transitorio de residuos sólidos industriales no peligrosos tipo RESCON (Residuos de la Construcción, escombros, tierra, inertes), generados durante la fase de construcción del proyecto. El "Sector de Reciclaje" corresponde a una zona de 3 m2 con radier de hormigón y 340 kg de capacidad. En este sector se acopiarán los envases y embalajes provenientes de las oficinas y bodega de materiales El "Sector almacenamiento residuos asimilables a domiciliarios (no peligrosos)" corresponde a un sector de almacenamiento con radier de hormigón de 8 m2 de superficie, muros de OCB, sin techumbre y 340 kg de capacidad. Se acumularán los residuos generados al interior de comedor, baños y oficinas, en contenedores de 240 L de capacidad, de HDPE con tapa hermética, para su posterior retiro por el servicio municipal. Para más antecedentes, los contenidos técnicos del PAS 140 para la Fase de Construcción se encuentran en el punto III.3.2.1 del Capítulo 3 de la DIA. Fase de Operación: Durante la fase de operación, el proyecto contempla un total de 2 salas de basuras (1 sala por edificio) de 25 m2 de superficie cada una. Para la recolección, se ha establecido un sistema tipo "shafts" que conduce dese los diferentes pisos hacia salas de basuras ubicadas en el subterráneo de cada edificio. Los Planos del Proyecto Basuras del proyecto se encuentran en el Anexo 3.6 de la Adenda. Los residuos serán conducidos desde dichas salas hacia una zona de precarguío, donde serán retirados según la frecuencia de recolección de basuras del camión municipal. Para más antecedentes, los contenidos técnicos del PAS 140 para la Fase de Operación se encuentran en el punto III.3.2.1 del Capítulo 3 de la DIA.
Pronunciamiento del órgano competente	La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 1909 de fecha 08 de agosto de 2024 se pronuncia conforme con los antecedentes presentados.
Referencia al ICE para mayores detalles	Sección 9.1.2 del ICE.

6.1.3 Permiso Ambiental Sectorial 142 según se establece en el artículo 142 del Reglamento del SEIA.	
Fase del proyecto a la cual corresponde	Fase de construcción
Parte, obra o acción a la que aplica	Bodega temporal de residuos peligrosos.
	Bodega de Residuos Peligrosos: El Proyecto considera el almacenamiento temporal de residuos peligrosos durante la fase de construcción. Las características del área de la bodega y su ubicación se presentan en el literal b2 del literal III.3.2.2 del Capítulo 3 de la DIA, lo que, de acuerdo con lo señalado, tendrá: • Cierre perimetral de a lo menos 1,80 m de altura para evitar la entrada de animales y personal no autorizado. • Tendrá una capacidad de contención de escurrimientos o derrames no inferior al volumen del contenedor de mayor capacidad, ni al 20% del volumen total de los contenedores almacenados, esto para evitar que los contaminantes se filtren a las napas subterráneas. Dicha bodega cumplirá con las especificaciones del D.S. N°

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	47/1992. Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. • Los contenedores estarán debidamente rotulados según la NCh 2190 Of 93, además los contenedores serán metálicos con tapa u otro material compatible químicamente con la cantidad de residuo a almacenar, impidiendo el derrame o fuga de material durante el almacenamiento transitorio o transporte, será a prueba de infiltraciones, resistente a los esfuerzos producidos en su manipulación, carga, descarga y transporte del residuo. • En la bodega se colocarán en una zona visible las fichas de seguridad de los residuos almacenados en esta bodega. • La bodega tendrá un letrero en el cual se indique que en este lugar se almacenan residuos peligrosos. Mayores detalles en Capítulo III de la DIA, numeral 3.2.2 PAS 142.
Pronunciamiento del órgano competente	La SEREMI de Salud, mediante Oficio Ord. N° 275 de fecha 31 de enero de 2025 se pronuncia conforme con los antecedentes presentados.
Referencia al ICE para mayores detalles	Sección 9.1.3 del ICE.

7°. Que, de acuerdo con los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, la forma de cumplimiento de la normativa de carácter ambiental aplicable al Proyecto es la siguiente:

7.1 Normas relacionadas con las partes, obras, actividades o acciones, emisiones, residuos y sustancias peligrosas del proyecto

Tabla 7.1.1 D.S. N°144/1961 del MINSAL.	
Componente/materia	Aire
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Actividades propias de la construcción, tales como: Demolición, perforación, Escarpe, Excavaciones, Carga y descarga de camiones, Circulación de camiones por caminos pavimentados y no pavimentados, y Combustión de maquinaria y vehículos.
Forma de cumplimiento	Durante el desarrollo de las obras se implementarán las siguientes acciones de control para reducir la emisión de material en suspensión generado por las actividades constructivas del Proyecto y evitar cualquier otro tipo de efecto adverso: • Durante toda la fase de construcción del Proyecto, el titular mantendrá adecuadas condiciones de aseo del espacio público que enfrenta la obra. • Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día. • El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (no más de 30 km/h). • El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería. • Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones. • Se humectarán los caminos sin pavimento dentro del terreno donde transiten los camiones y maquinarias, como mínimo 3 veces al día, aumentando su frecuencia en días más calurosos. • Se humectarán permanentemente aquellos materiales susceptibles a desprender polvo • Queda expresamente prohibida la quema de cualquier tipo de residuo o material combustible.
Indicador que acredita su cumplimiento	• Registro que evidencie la prohibición de quemar residuos o materiales (letrero u otro) • Registro de mantención y revisión técnica de camiones, maquinaria y equipos. • Inspección visual y/o registro fotográfico de: humectación de terreno, material a acopiar y remover, en caso de que corresponda • Inspección visual y/o registro fotográfico de los camiones que ingresan y/o se retiran de la obra con la carga cubierta.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.1 D.S. N°144/1961 del MINSAL.	
	• Registros de señaléticas de control de velocidad al interior de la obra • Inspección visual y/o registro fotográfico del lavado de ruedas de camiones, cuando exista barro adherido a las ruedas.
Forma de control y seguimiento	• Registro fotográfico o de camiones en obra que evidencie la implementación de las medidas anteriormente listadas. • Exigencia a contratistas de revisiones técnicas y permisos de circulación al día y Comprobantes de entrega de información a la SMA.

Tabla 7.1.2 D.S. N°31/2016 del MMA.	
Componente/materia	Aire
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de construcción y operación.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Construcción: Demolición, perforación, Escarpe, Excavaciones, Carga y descarga de camiones, Circulación de camiones por caminos pavimentados y no pavimentados, y Combustión de maquinaria (Grupos electrógenos) y vehículos. Operación: Circulación vehicular y Combustión de maquinaria (Grupos electrógenos)
Forma de cumplimiento	El titular presenta el estudio de emisiones atmosféricas para las fases del proyecto en el Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria. El Titular indica que contempla la implementación de las siguientes medidas de control para la fase de construcción: • Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. • Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. • Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día. • El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (no más de 30 km/h). • El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería. • Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones. • Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto. • Se humectarán permanentemente aquellos materiales susceptibles a desprender polvo Más detalles en el Capítulo 3 de la DIA, página III-6 y Estudio de Emisiones Atmosféricas del Anexo 2.2 de la Adenda Complementaria. Al respecto, la SEREMI de Medio Ambiente, mediante Oficio Ord. N°710 de fecha 31 de enero de 2025, se pronuncia Con observaciones, indicando: *"(...)* *Respecto del cumplimiento del D.S. Nº 31/2016 del Ministerio del Medio Ambiente que "Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago" se tienen las siguientes observaciones respecto del Anexo 2.2 de la Adenda complementaria, que presenta la estimación de emisiones del proyecto:* *1-- El Titular no considera íntegramente los lineamientos de la Guía para la estimación de emisiones atmosféricas en la Región Metropolitana de octubre de 2020 (guía 2020), lo que implica en errores que conllevan una subestimación de emisiones del proyecto*.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.2 D.S. N°31/2016 del MMA.	
	2-- Se subestima el peso promedio de vehículos al no sumar peso del vehículo sin carga con el vehículo cargado (tara + capacidad). *3-- El Titular no considera la metodología establecida en la Guía 2020 para cuantificar los viajes vehiculares, no diferenciando en la cantidad de viajes calculados por capacidad en peso o volumen de los vehículos, subestimando la cantidad de viajes de los vehículos pesados para el año 1, en particular se observa que al considerar la capacidad en tonelaje declarada para el camión tolva (Apéndice 1 de Anexo 2.2 de Adenda Complementaria) y el tonelaje de las excavaciones de tierra para el año 1, se obtiene una cantidad de 1.988 viajes para esta actividad.* *Considerando lo anterior se observa que el proyecto supera los límites establecidos en el artículo 64 del PPDA el año 1, alcanzando al menos 3,425 [t/año] de MP10 equivalente (4,11 [t/año] de MP10eq al 120%).”* Esta Dirección regional señala que si bien hay imperfecciones en los cálculos se puede señalar que el titular deberá presentar ante la SEREMI del Medio Ambiente RM, un Programa de Compensación de Emisiones (PCE) de MP_{10} equivalente, en formato digital, considerando un aumento del 120% en las emisiones según lo establecido en el artículo 64 del DS 31/2016 (MMA), en las cantidades indicadas por la SEREMI de Medio Ambiente. Según se indica en el Artículo 63 del DS N° 31/2016 MMA, las medidas de compensación *“deberán cumplir los siguientes criterios:* *· Medibles, esto es, que permitan cuantificar la reducción de las emisiones que se produzca a consecuencia de ellas.* *· Verificables, esto es, que generen una reducción de emisiones que se pueda cuantificar con posterioridad de la implementación.* *· Adicionales, entendiendo por tal que las medidas propuestas no respondan a otras obligaciones a que esté sujeto el titular, o bien, que no correspondan a una acción que conocidamente será llevada a efecto por la autoridad pública o particulares.* *· Permanentes, entendiendo por tal que la rebaja permanezca por el período en que el proyecto está obligado a reducir emisiones.”* *(...)*
Indicador que acredita su cumplimiento	• Inspección visual y/o registro fotográfico que evidencie la implementación de las medidas anteriormente listadas. • Registro de aprobación del Plan de Compensación de Emisiones Atmosféricas por parte de la SEREMI de Medio Ambiente.
Forma de control y seguimiento	• Registro fotográfico en obra que evidencie la implementación de las medidas anteriormente listadas y de la aprobación del plan de Compensación de Emisiones Atmosféricas por parte de la SEREMI de Medio Ambiente.

Tabla 7.1.3 D.S. N°75/1987 MINTRATEL.	
Componente/materia	Emisiones atmosféricas – Vialidad.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Transporte de materiales.
Forma de cumplimiento	Los camiones que transporten materiales serán cubiertos correctamente, por lo que no se producirán escurrimientos o caídas involuntarias, adicionalmente los camiones al salir del terreno del Proyecto serán controlados en cuanto a su nivel de carga.
Indicador que acredita su cumplimiento	Exigencia contractual. Registro fotográfico de ingreso de camiones encarpados.
Forma de control y seguimiento	Control al ingreso/egreso de la obra. Los camiones que transporten tierra de excavaciones o material para relleno deben estar encarpados.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.4 Norma: D.S. Nº 211/91 MINTRATEL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Utilización de Vehículos livianos.
Forma de cumplimiento	• Se contará con un registro de obra de la revisión técnica al día para los vehículos livianos pertenecientes a los trabajadores de la obra.
Indicador que acredita su cumplimiento	• Se mantendrá copia de las revisiones técnicas
Forma de control y seguimiento	• Registro en obra mensual de revisión técnica de los vehículos livianos pertenecientes a los trabajadores de la obra.

Tabla 7.1.5 Norma: D.S. Nº4/1992 MINSAL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Utilización de Vehículos livianos y pesados.
Forma de cumplimiento	• Se exigirá que todos los vehículos motorizados pesados y livianos sean sometidos a mantenciones periódicas y cumplan con las normas de emisión establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, lo que se acreditará a través del Certificado de Revisión Técnica. Se exigirá que todos los vehículos utilizados en faena se encuentren con sus mantenciones y revisión técnica al día.
Indicador que acredita su cumplimiento	• Revisiones técnicas al día de todos los vehículos involucrados en el proyecto, tanto propios como de contratistas.
Forma de control y seguimiento	• Revisión de los registros de revisiones técnicas según necesidad (ej. entrada de vehículos o maquinaria nueva al Proyecto), pero como mínimo cada seis meses, durante todas las fases del proyecto.

Tabla 7.1.6 D.S. N° 54/1994, del MINTRATEL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción
Normas asociadas	D.S. N° 31/2016 del Ministerio del Medio Ambiente. D.S. Nº 144/61 del Ministerio de Salud. D.S. N° 4/1992 del Ministerio de Salud. Ley N° 18.290
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Utilización de Vehículos livianos y pesados.
Forma de cumplimiento	• Se exigirá que todos los vehículos motorizados que participen en el desarrollo del Proyecto cumplan con estas normas, lo que se verificará con el correspondiente certificado de revisión técnica y gases. • Las condiciones técnicas y las emisiones de gases de los vehículos motorizados medianos ya sean propios, de los contratistas, subcontratistas o de los proveedores, serán las establecidas en esta normativa.
Indicador que acredita su cumplimiento	• Como indicador de cumplimiento se mantendrá copia de las revisiones técnicas y mantenciones de los vehículos utilizados a lo largo del desarrollo del Proyecto.
Forma de control y seguimiento	• Se verificará y registrará que todos los transportistas señalados que concurran al Proyecto tengan sus revisiones técnicas al día. Dicha información deberá permanecer en obra para consulta de los organismos del Estado con competencias en fiscalización.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.7 D.S. N° 55/1994, del MINTRATEL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción y operación
Otros cuerpos legales	Ley N° 18.290 Ley N° 18.696
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Utilización de Vehículos livianos y pesados.
Forma de cumplimiento	Se cumplirá con las normas de emisión y se exigirá que todos los vehículos motorizados que participen en el desarrollo del proyecto cumplan con estas normas, lo que se verificará con el certificado de revisión técnica y de gases.
Indicador que acredita su cumplimiento	Revisiones técnicas al día de todos los vehículos involucrados en el Proyecto, tanto propios como de contratistas, durante todas las fases del Proyecto.
Forma de control y seguimiento	Registro de la certificación técnica de los vehículos utilizados disponibles para su control y verificación.

Tabla 7.1.8 Norma: D.S. N°47/1992 MINVU	
Componente/materia:	Emisiones Atmosféricas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Otros cuerpos legales	Decreto con Fuerza de Ley N° 458/1976, del MINVU, aprueba nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Construcción: Demolición, perforación, Escarpe, Excavaciones, Carga y descarga de camiones, Circulación de camiones por caminos pavimentados y no pavimentados, y Combustión de maquinaria (Grupos electrógenos) y vehículos.
Forma de cumplimiento	Se dará cumplimiento a las disposiciones indicadas en el artículo 5.8.3 y artículo 5.8.5 de la norma.
Indicador que acredita su cumplimiento	Registro fotográfico de las medidas establecidas en el artículo 5.8.3 y 5.8.5 de la OGUC.
Forma de control y seguimiento	• Registro fotográfico en obra.

Tabla 7.1.9 Norma: D.S. N° 138/2005 MINSAL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Otros cuerpos legales	Decreto ley Nº 2.763 de 1979 Código Sanitario aprobado por DFL Nº 725 de 1967 Constitución Política de la República
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Grupos electrógenos.
Forma de cumplimiento	El titular realizará la respectiva declaración de emisiones atmosféricas para el grupo generador considerado para la fase de construcción del Proyecto. La declaración de emisiones se realizará a través del sistema de Ventanilla Única del RETC.
Indicador que acredita su cumplimiento	Comprobante de ingreso de declaración de emisiones.
Forma de control y seguimiento	Se mantendrá el registro en obra de la declaración de emisiones.

Tabla 7.1.10 D.S. N°1/2013 del MMA	
Componente/materia:	Emisiones Atmosféricas- Residuos Sólidos.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Actividades generadoras de residuos y utilización de grupos electrógenos en la construcción.
Forma de cumplimiento	El titular según corresponda, declarará las emisiones de contaminantes y residuos generados por el Proyecto, en el sistema de Ventanilla Única del RETC (www.retc.cl).
Indicador que acredita su cumplimiento	Comprobante de ingreso de información correspondiente.
Forma de control y seguimiento	Registro del comprobante de ingreso de información correspondiente.

Tabla 7.1.11 Norma: D.S. Nº 279/1983 MINSAL	
Componente/materia:	Emisiones atmosféricas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Otros cuerpos legales	• Código Sanitario. • Artículos 6° y 62 del decreto ley N° 2.763, de 1979 del Ministerio de Salud. • Decreto supremo N° 144, de 2 de mayo de 1961, del Ministerio de Salud. • Título VI, del capítulo II de la Ordenanza General de Tránsito.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Uso de vehículos livianos y pesados.
Forma de cumplimiento	Se contará con un registro de obra de la revisión técnica al día para los vehículos pertenecientes a la obra (contratistas y trabajadores).
Indicador que acredita su cumplimiento	Se mantendrá copia de las revisiones técnicas y mantenciones de los vehículos utilizados a lo largo de la fase de construcción del Proyecto.
Forma de control y seguimiento	Registro en obra mensual de revisión técnica de los vehículos pertenecientes a la obra.

Tabla 7.1.12 D.S. N°38/2011 del MMA.	
Componente/materia:	Ruido.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de construcción y operación.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Construcción: Demolición, excavaciones, obra gruesa, terminaciones. Operación: Generador electrógeno, el cual solo operará en caso de emergencia.
Forma de cumplimiento	En el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria, el Titular presenta un Estudio de Emisiones de Ruido y Vibraciones. En la fase de construcción se adoptarán medidas de control a fin de no superar los límites de ruido normados. Dichas medidas, los lugares y periodos donde serán implementadas se detallan en punto 7.1. del Informe de Estimación de ruido y vibraciones del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria y se describen a continuación: **Barreras acústicas:** Durante la fase de construcción, se considera instalar barreras acústicas, las cuales serán de una densidad de a lo menos 10 kg/m^2 y 6 metros de altura. La ubicación de las barreras variará ante los siguientes escenarios: Escenario 1: Construcción de torre A. Escenario 2: Construcción de Torre B y Operación de torre A. El detalle de las coordenadas de ubicación del cerco perimetral y sus materialidades se puede apreciar en el Anexo 1.6 de la Adenda Complementaria y en las figuras 24 y 25 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. **Cierre de vanos:** Para el caso de faenas de construcción en altura, se implementará el Cierre de Vanos que consiste en confinar la emisión de ruido de trabajos al interior de la obra construida, cubriendo ventanas y sectores abiertos, tanto de la obra gruesa como de terminaciones, con planchas y

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.12 D.S. N°38/2011 del MMA.	
	cortinas de alta densidad. Para mayor detalle revisar el punto 7.1.2 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. **<u>Restricción de Maquinaria:</u>** Se considera el uso de solo una maquinaria a nivel de suelo, en las cercanías de cada receptor, esto es, solo podrá operar en forma aislada la maquinaria cuyo espectro de ruido sea mayor a 70 [dB(A)], esta medida aplica al rodillo compactador, minicargador y camión tolva y todos los equipos cuyo nivel supere los 70 [dB(A)]. Para mayor detalle revisar el punto 7.1.3 del Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. En la fase de operación, no se consideran medidas de control debido a que el titular declara que cumple con el D.S. N°38/2011 del MMA (Tabla 39 del Anexo 2.3 de la Adenda Complementaria). Al respecto, la SEREMI de Salud RM mediante Oficio Ord. N° 1969 de fecha 08 de agosto de 2024, se pronuncia conforme respecto a estas materias, indicando: *"(…)en caso que el proyecto sea calificado ambientalmente favorable, en la respectiva resolución deberán quedar establecidas las exigencias, basadas en las medidas de control de ruido y vibraciones, así como los compromisos señalados por el propio titular, cumpliendo en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. Nº 38/2011 del MMA, que establece "Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica", o la que la reemplace (…)".*
Indicador que acredita su cumplimiento	• Chequeo de mantención de maquinaria. • Registro fotográfico que acredite la existencia de las medidas propuestas. • Registro de capacitaciones a los trabajadores.
Forma de control y seguimiento	• Registro en obra que evidencie la implementación de las medidas anteriormente listadas.

Tabla 7.1.13 DFL N°725/1967 del MINSAL.	
Componente/materia	Residuos sólidos
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción y operación.
Normas asociadas	D.S. Nº 594/1999, del Ministerio de Salud, Reglamento de las Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo. Artículo 14 de la Ley N° 16.585
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	• Sitios de almacenamiento de residuos para la fase de construcción. • Salas de basura para la fase de operación.
Forma de cumplimiento	<u>Para la fase de construcción:</u> • El titular mantendrá una supervisión de sus faenas y tendrá un sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional para cumplir con los requerimientos normativos del decreto supremo. • Los residuos sólidos no peligrosos se almacenarán de acuerdo con las condiciones señaladas en el PAS 140. Serán transportados sólo por empresas autorizadas, hacia sitios de disposición final autorizados. • Para los residuos líquidos domésticos provenientes de los baños químicos serán retirados y dispuestos por una empresa autorizada para ello. <u>Para la fase de operación:</u> • Las salas de basura se encontrarán debidamente autorizadas por la autoridad sanitaria. Los residuos serán retirados por el servicio municipal de recolección de basura.
Indicador que acredita su cumplimiento	<u>Para la fase de construcción:</u> • Registro de capacitación a los trabajadores en temas de seguridad y salud ocupacional. Registros que acrediten el retiro y disposición final de los residuos sólidos no peligrosos, mediante empresa autorizada. • Autorización emitida por la autoridad sanitaria relacionada al PAS 140.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.13 DFL N°725/1967 del MINSAL.	
	Para la fase de operación: • Autorización emitida por la autoridad sanitaria, respecto a las salas de basura que incorpora el Proyecto relacionadas al PAS 140.
Forma de control y seguimiento	Para la fase de construcción: • Informes de empresas vinculadas a prevención de riesgos o un organismo competente como mutual de seguridad. • Registro en obra de autorización emitida por autoridad sanitaria. • Registro a autorización del PAS 140. Para la fase de operación: • Registro en administración del condominio de Autorización emitida por la autoridad sanitaria, respecto a las salas de basura que incorpora el Proyecto. • Registro a autorización del PAS 140.

Tabla 7.1.14 Norma: D.S. N°594/1999 MINSAL	
Componente/materia:	Residuos sólidos.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción y operación.
Otros cuerpos legales	Código Sanitario, aprobado por Decreto con Fuerza de Ley N° 725 de 1967, del Ministerio de Salud Ley N° 16.744; Decreto Ley N° 2.763 de 1979; Decretos Supremos N° 18 y N° 173 de 1982; N° 48 y N° 133 de 1984 y N° 3 de 1985, todos del Ministerio de Salud.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Durante la fase de construcción y operación se generarán residuos líquidos asociados a las aguas, producto del uso de duchas, lavamanos y servicios higiénicos.
Forma de cumplimiento	Durante la fase de construcción, en la instalación de faenas, se implementarán servicios higiénicos fijos, que estarán conectados al empalme existente. Una vez se realice la conexión al sistema de alcantarillado público, las aguas servidas generadas serán descargadas a dicha red. Durante la fase de operación, las aguas servidas generadas por el Proyecto serán descargadas a la red de alcantarillado pública.
Indicador que acredita su cumplimiento	Para la fase de Construcción: Certificado de factibilidad de agua potable y alcantarillado Para la fase de Operación: Copia de boleta de suministro de alcantarillado
Forma de control y seguimiento	Verificación en terreno del cumplimiento de la provisión de las soluciones sanitarias, incluyendo boletas de servicios y contratos.

Tabla 7.1.15 D.S. N°148/2003 del MINSAL.	
Componente/materia	Residuos sólidos
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Generación de residuos peligrosos.
Forma de cumplimiento	Este tipo de residuos serán almacenados al interior de contenedores estancos, herméticos y con tapa, debidamente etiquetados, los cuales serán dispuestos en una bodega de almacenamiento temporal de residuos peligrosos. Para el almacenamiento temporal se ha solicitado el Permiso Ambiental Sectorial N°142. El transporte y disposición final de RESPEL se llevará a cabo por empresas externas autorizadas para esta actividad. Con el objetivo de acreditar la correcta ejecución de este procedimiento, se mantendrá en obra un registro del retiro de los residuos peligrosos, mediante boleta, factura o el documento que corresponda.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.1.15 D.S. N°148/2003 del MINSAL.	
Indicador que acredita su cumplimiento	• Registros que acrediten el retiro y disposición final de residuos peligrosos, mediante empresa autorizada. • Registro de inspección visual y/o registro fotográfico del sitio de almacenamiento de residuos peligrosos. • Registro de obtención del PAS 142 por parte de la SEREMI de Salud.
Forma de control y seguimiento	• Verificación de que se cuente con los registros antes indicados e inspección visual, cuando corresponda. • Contar con el permiso de la Autoridad Sanitaria y copia de los recibos, boletas o facturas que certifiquen el transporte y disposición final de los residuos peligrosos.

Tabla 7.1.16 Ley: N° 20.920/2016 MMA.	
Componente/materia:	Residuos sólidos
Otros cuerpos legales	• D.S. N°1/2013, Ministerio del Medio Ambiente. Aprueba Reglamento del Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes, RETC. • D.F.L. Nº725 del 06-02-1968. Ministerio de Salud Pública. Código Sanitario Decreto con Fuerza de Ley Nº725.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción y operación.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Sitios de almacenamiento de RSAD, Salas de basura y Sala de Precarguío.
Forma de cumplimiento	<u>Fase de Construcción</u>: Se generarán residuos sólidos provenientes del material sobrante empleado en las obras de construcción y montaje. Estos restos de materiales de construcción serán exclusivamente de naturaleza inorgánica (acero, madera, plástico, cartón, otros restos de tipo doméstico). Los elementos susceptibles de ser reciclados (reciclaje) generados en la faena, serán segregados con la finalidad de ser enviados posteriormente a destinatarios autorizados, en cumplimiento con los estándares y plazos que manda la normativa vigente. El titular seguirá el orden de preferencia de manejo indicada, privilegiando la prevención por sobre la reutilización, y la reutilización y reciclaje por sobre la valorización. <u>Fase de Operación:</u> • Para la operación indicar que en los *shaft*, se encuentran ubicados los Closet de Reciclaje, los que contarán con repisas para mantener el orden de los elementos reciclables que se generen dentro del recinto. Los elementos reciclables serán llevados por un operario hasta la sala de residuos domiciliarios para su almacenamiento segregado. El titular instalará un punto verde, cercano a la zona de precarguío donde se ubicarán 5 contenedores exclusivos para el reciclaje (ver Anexo 1.51 Adenda), para finalmente ser retirados por empresas autorizadas.
Indicador que acredita su cumplimiento	<u>Fase de Construcción</u>: • Registros de la declaración de disposición de residuos y materiales reciclables por Ventanilla Única. <u>Fase de Operación:</u> • Registros de la declaración de disposición de residuos y materiales reciclables por Ventanilla Única.
Forma de control y seguimiento	Registro en obra de certificados de declaraciones en RETC.

Tabla 7.1.17 D.S. N°43/2015 del MINSAL	
Componente/materia:	Sustancias peligrosas.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de construcción
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Bodega sustancias peligrosas y sector carga combustibles

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Forma de cumplimiento	Para el desarrollo de las obras de construcción es necesario contar con sustancias del tipo peligroso, principalmente inflamables y corrosivos. A raíz de lo anterior se dispondrá de una bodega común donde se cumplan las condiciones de almacenamiento descritas en el Artículo N° 25 del Párrafo II de las bodegas comunes. Las cantidades a almacenar en bodega común (stock) no superarán las 12 toneladas, y de acuerdo con la matriz de incompatibilidades químicas (art. 17 del D.S. Nº43/2015 del MINSAL), estas sustancias son compatibles y no tienen restricción de almacenamiento conjunto.
Indicador que acredita su cumplimiento	Registro fotográfico de la bodega, y listado de sustancias almacenadas indicando stock.
Forma de control y seguimiento	Registro de inspecciones internas al sitio de almacenamiento de sustancias peligrosas.

Tabla 7.1.18 Decreto Supremo Nº298/1995 del MINTRATEL.	
Componente/materia	Transporte/Sustancias Peligrosas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Transporte y manejo de Sustancias Peligrosas.
Forma de cumplimiento	El Titular velará porque en todo momento que se realice transporte de cargas peligrosas asociada al Proyecto se ajuste a lo indicado en este decreto.
Indicador que acredita su cumplimiento	Registros como órdenes de compra o contratos de prestación de servicios, que permitan evidenciar que el titular del Proyecto ha exigido a las empresas transportistas que los camiones cumplan con el equipamiento indicado en este decreto.
Forma de control y seguimiento	Se mantendrán registros en obra que evidencien el cumplimiento de este decreto, mediante fotografías o copia de órdenes de compra.

7.2 Normas relacionadas con vialidad del proyecto

Tabla 7.2.1 D.S. N°158/1980 del MOP.	
Componente/materia	Vialidad
Otros cuerpos legales	DFL MOP Nº 850/97 Ley de Tránsito Nº 18.290 DS MOP Nº 158/80
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Transporte de vehículos pesados
Forma de cumplimiento	Los camiones involucrados en las actividades de transporte para la fase de construcción del Proyecto cumplirán con los pesos máximos por eje, lo que se exigirá en los contratos con los transportistas.
Indicador que acredita su cumplimiento	Contratos de prestación de servicios que permita evidenciar que el titular del Proyecto ha exigido a las empresas involucradas en el transporte, el cumplimiento del límite de peso por eje de sus vehículos. Registro en obra de la cantidad de materiales a transportar (guía de despacho, boleta, factura, entre otros).
Forma de control y seguimiento	Registros en obra que evidencien el cumplimiento del límite de peso por eje de sus vehículos.

Tabla 7.2.2 Norma: Resolución N° 1/1995 MINTRATEL	
Componente/materia:	Vialidad
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de Construcción.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Transporte de vehículos pesados
Forma de cumplimiento	La flota de transporte considerada por el Proyecto será subcontratada a terceros, a quienes se les exigirá que los camiones cumplan con las dimensiones máximas estipuladas en la Resolución (ancho, alto y largo).
Indicador que acredita su cumplimiento	Documento (órdenes de compra y/o contratos de prestación de servicios) que permita evidenciar que el titular del Proyecto ha exigido a las empresas involucradas en el transporte, el cumplimiento de las dimensiones de los vehículos.
Forma de control y seguimiento	Verificación de los documentos antes indicados. Se contará con una copia en obra, de las características de la maquinaria utilizada. De esta manera se podrá tener un control de las dimensiones de la maquinaria, peso, tamaño, entre otras.

Tabla 7.2.3 Norma: D.S. N°200/1993 MOP.	
Componente/materia:	Vialidad
Otros cuerpos legales	Ley N° 18.290, de 1984, en sus respectivos textos fijados por el artículo 2° de la Ley N° 19.171, de 1992, y el Decreto Supremo N° 158, de 1980, del Ministerio de Obras Públicas
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Transporte de vehículos pesados
Forma de cumplimiento	El titular del Proyecto cumplirá las exigencias señaladas en la presente normativa, de la siguiente manera: En relación con el Artículo 1, los camiones a utilizar durante la construcción se ajustarán a las dimensiones establecidas en estas normas. En el eventual caso de transporte de materiales, que por su tamaño y/o peso, impliquen el exceso de las medidas señaladas, se solicitará la autorización correspondiente a la Dirección de Vialidad y se acordarán las medidas de seguridad a adoptar en cada caso.
Indicador que acredita su cumplimiento	Documento (órdenes de compra y/o contratos de prestación de servicios) que permita evidenciar que el titular del Proyecto ha exigido a las empresas involucradas en el transporte, el cumplimiento de los pesos máximos permitidos. Existirá un encargado en obra el cual velará por el cumplimiento de los puntos planteados anteriormente.
Forma de control y seguimiento	Verificación de los documentos antes indicados. Referente a la disposición de residuos su disposición final será acreditada por medio de los comprobantes emitidos por una empresa debidamente autorizada, manteniendo siempre copias de éstos en las faenas

Tabla 7.2.4 D.S. N° 18/2001 del MINTRATEL	
Componente/materia	Vialidad
Otros cuerpos legales	Constitución Política de la República D.F.L. Nº 294, de 1960, del Ministerio de Hacienda D.F.L. Nº 1/19.653, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Fase de Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Actividades de vehículos pesados
Forma de cumplimiento	Se realizará una programación de todos los vehículos que requieran la utilización de las vías indicadas en la normativa, con el objetivo de evitar la circulación de vehículos pesados en los horarios exigidos.
Indicador que acredita su cumplimiento	Registros que evidencien que el titular ha establecido la obligatoriedad de cumplir con el presente Decreto al transportista contratado (por ejemplo, correo electrónico o contrato de prestación de servicios). Existirá un registro del ingreso y salida de vehículos en portería, el cual detallará los horarios y patentes. De esta manera será posible tener un control y seguimiento de los vehículos que utilizan vías con restricciones.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 7.2.4 D.S. N° 18/2001 del MINTRATEL	
Forma de control y seguimiento.	Revisión semanal del Checklist realizado a los camiones que efectúen ingreso/egreso de la obra, de esta manera se podrá exigir el cumplimiento de lo indicado en el contrato.

Tabla 7.2.5 N°850/1997 del MOP.	
Componente/materia	Vialidad
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Actividades de transporte.
Forma de cumplimiento	El titular hará exigible en todos los contratos y subcontratos de transporte de materiales, que suscriba durante el desarrollo de la obra, lo establecido en la presente normativa.
Indicador que acredita su cumplimiento	Registro que evidencien que el titular ha exigido al transportista contratado la obligatoriedad de cumplir este decreto, por ejemplo, mediante contrato de prestación de servicios. Se realizarán charlas a todo el personal de la obra informando de los cuidados que se deben tener al transportar y manejar materiales. Se tendrán un registro firmado de la asistencia a la charla.
Forma de control y seguimiento.	Registro en obra de contrato de prestación de servicios donde se acredite el cumplimiento de este decreto. La disposición de residuos su disposición final será acreditada por medio de los comprobantes emitidos por una empresa debidamente autorizada, manteniendo siempre copias de éstos en las faenas.

7.3 Normas relacionadas con componentes ambientales (fauna, vegetación y flora, suelo, agua, patrimonio cultural)

Tabla 7.3.1 Ley N° 17.288 del Ministerio de Educación sobre Monumentos Nacionales.	
Componente/materia:	Patrimonio arqueológico/paleontológico
Otros cuerpos legales	D.S. Nº 484/1990 del Ministerio de Educación, “Reglamento sobre Excavaciones y/o Prospecciones Arqueológicas, Antropológicas y Paleontológicas”.
Fase del proyecto a la que aplica o en la que se dará cumplimiento	Construcción.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sustancias a la que aplica	Excavaciones.
Forma de cumplimiento	En caso de efectuarse un hallazgo arqueológico o paleontológico durante las excavaciones del Proyecto, y a fin de evitar incurrir en el delito de daño a Monumento Nacional se procederá según lo establecido en los artículos N° 26 y 27, paralizando toda obra en el sector del hallazgo e informando de inmediato y por escrito al Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), para que este organismo determine los procedimientos a seguir, cuya implementación deberá ser efectuada por el Titular del Proyecto. Este protocolo deberá incluirse en las charlas de inducción a los trabajadores del proyecto tomando en cuenta para ello la “guía para evaluación de informes paleontológicos” del CMN (www.monumentos.gob.cl), según lo estipulado en la Etapa 3 (acápite 3.2.4).
Indicador que acredita su cumplimiento	• Registro que evidencie el aviso a la autoridad de hallazgos arqueológicos (en caso de que corresponda). • Registro de paralización de obra, en caso de hallazgo arqueológico y/o paleontológico.
Forma de control y seguimiento	• Registro en obra que evidencie el aviso a la autoridad de hallazgos arqueológicos (en caso de que corresponda).

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

8°. Que, para ejecutar el Proyecto deben cumplirse las siguientes condiciones o exigencias, en concordancia con el artículo 25 de la Ley N°19.300:

Tabla 8.1. Condición o exigencia 1: **Emisiones atmosféricas.**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción.
Objetivo	Cumplir con lo indicado D.S. Nº 31/2016 del Ministerio del Medio Ambiente que "*Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago*"
Condición	La SEREMI de Medio Ambiente de la R.M., mediante Oficio N° 710 de fecha 31 de enero de 2025, establece que: *"(...)* ***Respecto del cumplimiento del D.S. Nº 31/2016 del Ministerio del Medio Ambiente que "Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago" se tienen las siguientes observaciones respecto del Anexo 2.2 de la Adenda complementaria, que presenta la estimación de emisiones del proyecto:*** *1-- El Titular no considera íntegramente los lineamientos de la Guía para la estimación de emisiones atmosféricas en la Región Metropolitana de octubre de 2020 (guía 2020), lo que implica en errores que conllevan una subestimación de emisiones del proyecto.* *2-- Se subestima el peso promedio de vehículos al no sumar peso del vehículo sin carga con el vehículo cargado (tara + capacidad).* *3-- El Titular no considera la metodología establecida en la Guía 2020 para cuantificar los viajes vehiculares, no diferenciando en la cantidad de viajes calculados por capacidad en peso o volumen de los vehículos, subestimando la cantidad de viajes de los vehículos pesados para el año 1, en particular se observa que al considerar la capacidad en tonelaje declarada para el camión tolva (Apéndice 1 de Anexo 2.2 de Adenda Complementaria) y el tonelaje de las excavaciones de tierra para el año 1, se obtiene una cantidad de 1.988 viajes para esta actividad.* *Considerando lo anterior se observa que el proyecto supera los límites establecidos en el artículo 64 del PPDA el año 1, alcanzando al menos 3,425 [t/año] de MP10 equivalente (4,11 [t/año] de MP10eq al 120%)."* Esta Dirección regional señala que, si bien hay imperfecciones en los cálculos del estudio de emisiones atmosféricas, se puede señalar que el titular deberá presentar ante la SEREMI del Medio Ambiente RM, un Programa de Compensación de Emisiones (PCE) de MP_{10} equivalente, en formato digital, considerando un aumento del 120% en las emisiones según lo establecido en el artículo 64 del DS 31/2016 (MMA), en las cantidades indicadas por la SEREMI de Medio Ambiente.

Tabla 8.2. Condición o exigencia 2: **Vialidad**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción.
Condición	La SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la R.M., mediante Oficio N° 3205/2025 de fecha 03 de febrero de 2025, establece que: *"(...)* *No es posible validar los resultados presentados dado que se adjuntaron de forma incompleta los anexos correspondientes a la modelación vehicular (solo se presentó el escenario base). Lo anterior, necesario para corroborar la diferencia de tasa de crecimiento vehicular declarada en el Informe de Movilidad tanto de la Adenda como de la Adenda Complementaria.* *En específico en el cuadro N°5.11: "Tasa de Crecimiento Vehicular", del Informe de Movilidad presentando en la Adenda Complementaria, indica una tasa de crecimiento del 4.6% correspondiente a la macrozona norte. Sin embargo, en el mismo estudio aludido, pero en la etapa de Adenda, en el cuadro N°5.11, se indica que la tasa de crecimiento vehicular corresponde a un 5.7% establecida para la macrozona Sur Poniente Externa, existiendo cambio y/o inconsistencias entre lo presentado en cada etapa.* *Por consiguiente, se prevé que no es factible descartar de forma robusta que el proyecto no generar una afectación a la libre circulación, conectividad o un aumento en los tiempos de desplazamientos de los grupos humanos presentes en el área de influencia.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 8.2. Condición o exigencia 2: **Vialidad**	
	(...)" Al respecto, esta Dirección Regional señala que, si bien el estudio presentado por el titular posee algunas imprecisiones, contiene los antecedentes necesarios para descartar el art. 7 literal b) del RSEIA. Además, esta Dirección Regional indica al titular que deberá ejecutar la medida de Reconfiguración semafórica para las tres (3) intersecciones siguientes: 1. Av. Américo Vespucio / El Descanso (4 nodos) 2. Av. Américo Vespucio / El Rosal (4 nodos) 3. Av. Santa Elena / Longitudinal La ejecución de esta medida deberá ser realizada previo al inicio de la operación del proyecto y deberá ser coordinada y aprobada por la UOCT.

Tabla 8.3. Condición o exigencia 3: **Vialidad**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción.
Condición	La SEREMI MOP Región Metropolitana de Santiago., mediante Oficio N° 020/2025 de fecha 29 de enero de 2025, establece que: *"(...)* *El titular podrá dar inicio a la construcción de las obras del proyecto, cuando el acceso vial a la Caletera de Av Américo Vespucio se encuentre debidamente materializado en terreno, con las respectivas aprobaciones, autorizaciones y recepciones de correcta ejecución de las obras, por parte de la Dirección Regional de Vialidad del MOP RMS. Al respecto, al momento que el Titular inicie la tramitación sectorial de esta solicitud ante la DR Vialidad MOP RMS, debe mencionar explícitamente en la misma, el número y fecha de la RCA a la que está asociada (para orientaciones sobre estas tramitaciones se sugiere sostener un contacto previo y oportuno con el Sub-Departamento de Administración de la Faja Vial de la DRV MOP RMS, ubicado en Bombero Salas N° 1347, piso 7, e ingreso por el N° 1351).* *(...)"*

Tabla 8.4. Condición o exigencia 4: **Ruido**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción y operación
Condición	La SEREMI de Salud, Región Metropolitana de Santiago, mediante ORD N° 275 del 31 de enero de 2025, establece que: *"(...)* *Se informa que no se tienen observaciones en materia de acústica ambiental, sin perjuicio de ello, en caso que el proyecto sea calificado ambientalmente favorable, en la respectiva resolución deberán quedar establecidas las exigencias, basadas en las medidas de control de ruido y vibraciones, así como los compromisos señalados por el propio titular, cumpliendo en todo momento los límites máximos permitidos por el D.S. Nº 38/2011 del MMA, que establece "Norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica", o la que la reemplace y de la norma de referencia utilizada en la evaluación de ruido por flujo vehicular y vibraciones de maquinarias "Transit Noise and Vibration Impact Assessment" de la Federal Transit Administration (FTA) de Estados Unidos."*

Tabla 8.5. Condición o exigencia 5: **Proyectos de Pavimentación y Aguas Lluvias**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción
Condición	El Servicio de Vivienda y Urbanización de la Región Metropolitana de Santiago, mediante ORD N° 981 del 26 de febrero de 2024, establece que: *"(...) se deberá tener presente que los proyectos de pavimentación y de aguas lluvias en vías públicas, previo a su ejecución, deberán ser presentados a revisión y aprobación en el SERVIU Metropolitano, teniendo presente la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS)."*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla 8.6. Condición o exigencia 6: **Componente Paleontológico**	
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción
Condición	El Consejo de Monumentos Nacionales, mediante ORD N° 4552 del 27 de septiembre de 2024, establece que: *"(...) Se solicita incluir lo acogido de la observación 10.5, sobre charlas de inducción paleontológica a los trabajadores, tanto en la actualización del capítulo como en las fichas resumen."*

9. Que, durante el procedimiento de evaluación de la DIA el Titular del Proyecto propuso los siguientes compromisos ambientales voluntarios:

Tabla 9.1. Compromiso ambiental voluntario 1: Mano de obra de la comuna de Maipú para la fase de construcción.	
Impacto asociado	No aplica
Fase en que aplica	Construcción
Objetivo, descripción y justificación	Objetivo: Dar prioridad a la contratación de mano de obra calificada y no calificada perteneciente a la Comuna de Maipú para la fase de construcción del Proyecto. Descripción: Se encargará a la empresa constructora genere una publicación con vacantes laborales a través de la Oficina de Información Laboral (OMIL) para que actúe de intermediario para la contratación de personal para la fase de construcción del Proyecto. Justificación: Ampliar la oferta laboral y privilegiar la mano de obra local de la comuna de Maipú.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: En Obra de construcción del proyecto. Forma Utilizar los medios de difusión de las plazas de trabajo a la Oficina Municipal de Información Laboral (OMIL) de dicha comuna. Oportunidad: Al inicio de la fase de construcción.
Indicador que acredite su cumplimiento	• Registro de la publicación de oferta laboral en la Oficina de Información Laboral (OMIL) • Correo o solicitud física de la solicitud de oferta laboral enviada a la Oficina de Información Laboral (OMIL).
Forma de control y seguimiento	Los contratos que se concreten se remitirán a la Municipalidad de Maipú.

Tabla 9.2. Compromiso ambiental voluntario 2: Cámaras de Seguridad	
Impacto asociado	No aplica
Fase en que aplica	Construcción
Objetivo, descripción y justificación	Objetivo: Monitorear el predio del proyecto, a fin de informar a la autoridad que corresponda cualquier incivilidad o delito que pueda acontecer durante la fase de construcción. Descripción: Se instalarán 2 cámaras de seguridad de CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, Justificación: Monitorear todo el movimiento en aquella zona, a fin de informar a la autoridad que corresponda cualquier incivilidad o delito que pueda acontecer durante la fase de construcción.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: Predio del titular Forma: A través de trabajadores del titular. Oportunidad: Previo al inicio de la construcción del proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Implementación y funcionalidad de las cámaras de seguridad.
Forma de control y seguimiento	Se remitirá registro fotográfico de la instalación de las cámaras al Comité de Seguridad Av. El Rosal.

Tabla 9.3. Compromiso ambiental voluntario 3: Listado del personal de trabajo.	
Impacto asociado	No Aplica

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Fase en que aplica	Construcción
Objetivo, descripción y justificación	Remitir listado del personal que trabajará durante la fase construcción del Proyecto al comité de seguridad de Av. El Rosal con el objeto de que estos tengan pleno conocimiento de quien circulará en las inmediaciones de la Villa, por motivos de seguridad.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: Emplazamiento del proyecto Forma: De manera presencial, a los interesados se realizará entrega del listado en reunión con el comité de seguridad de Av. El Rosal, Oportunidad: Al momento de iniciar las obras del Proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Entrega del listado y firma de la presidenta del comité de seguridad de Av. El Rosal, conforme.
Forma de control y seguimiento	Se tendrá nómina actualizada en la faena de la obra, la cual será la misma que se entregará al comité de seguridad.

Tabla 9.4. Compromiso ambiental voluntario 4: Aprobación plan de emergencias y contingencias	
Impacto asociado	No Aplica
Fase en que aplica	Previo a la fase de construcción.
Objetivo, descripción y justificación	Presentar el plan de contingencias y emergencias a la institución de Bomberos correspondientes a la zona del proyecto (7ma compañía de Maipú) con el fin de recibir la aprobación o correcciones necesarias para su implementación.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: Emplazamiento del proyecto Forma: Se realizará en el área del proyecto una reunión con bomberos, en la cual se discutirá el Plan de Contingencias y Emergencias. Oportunidad: previo a iniciar la fase de construcción
Indicador que acredite su cumplimiento	Aprobación del plan por parte de Bomberos.
Forma de control y seguimiento	Al aprobar el plan de contingencias y emergencias por parte de bomberos, se generará un registro de reunión con la institución.

Tabla 9.5. Compromiso ambiental voluntario 5: Reparación a deterioros o daños directos a la propiedad de los vecinos como consecuencia del proyecto en fase de construcción	
Impacto asociado	No Aplica
Fase en que aplica	Fase de construcción
Objetivo, descripción y justificación	Resarcir a quien corresponda, eventuales daños a la propiedad de los vecinos del proyecto y que se puedan originar como consecuencia de la construcción en sí en relación causa-efecto con esta.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: A todo aquel que reciba un daño como consecuencia de la fase de construcción, pero principalmente los vecinos del predio del proyecto. Forma: Se abrirá un canal de comunicación (el cual ya está abierto con los vecinos) y se colocará dicho canal en el cartel al que hace alusión el numeral 3 del artículo 1.4.20 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Oportunidad: En la medida en que ocurra un daño, quien lo sufrió, deberá contactarse con el titular mediante el canal de comunicación, poniendo todos los antecedentes que tenga disponible respecto de dicho daño. El titular evaluará si el daño sufrido fue como consecuencia de alguna obra, parte o acción de la fase de construcción y, de ser así, le ofrecerá una forma de resarcirlo, lo cual quedará estipulada en un acta suscrita por ambas partes y, una vez suscrita, se ejecutará la reparación
Indicador que acredite su cumplimiento	Aprobación y suscripción del acta por parte de cada uno de los que hayan sufrido daño y suscripción de acta que acredite que las reparaciones se realizaron a su entera satisfacción.
Forma de control y seguimiento	Se llevarán 2 registros de actas, las que se archivarán en dependencias de la oficina de la faena: -Acta de acuerdo de las reparaciones ofrecidas a quien sufrió daño. -Acta de recepción conforme de las reparaciones

Tabla 9.6. Compromiso ambiental voluntario 6: Perturbación controlada de Fauna	
Impacto asociado	Potencial pérdida de fauna de baja movilidad

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

<table>
<tr><td>Fase en que aplica</td><td>Fase de construcción</td></tr>
<tr><td>Objetivo, descripción y justificación</td><td><u>Objetivo</u>: Provocar el desplazamiento autónomo de los individuos pertenecientes a especies de baja movilidad registrados dentro del área del Proyecto, hacia zonas inmediatamente adyacentes. Dando prioridad a sectores donde se emplazarán las obras o se realizarán actividades que pudiesen afectar las especies anteriormente indicadas.

<u>Descripción:</u> La perturbación controlada es un método destinado a evitar la afectación de la fauna terrestre de baja movilidad, permitiendo el desplazamiento autónomo de las especies a las cuales está dirigido desde su lugar de origen hacia sectores adyacentes; disminuyendo el estrés producto del manejo o captura, disminución de riesgos sanitarios y otros; del mismo modo, los ejemplares continúan habitando sectores conocidos, con alta probabilidad de encontrar refugio y otros recursos ya que se encuentran cercanos a su área original. El destino de los ejemplares dependerá de las características y hábitos de cada especie, del hábitat disponible y condiciones para su desplazamiento.

<u>Justificación:</u> En base a la respuesta 8.1 de la Adenda Complementaria referente a Compromisos Ambientales Voluntarios, el Titular implementará el plan de perturbación controlada, debido a que dentro del área del proyecto se registró la presencia de Liolaemus chiliensis (Lagarto chileno o llorón). Los antecedentes de este plan se encuentran en el Anexo 8.1 de la Adenda Complementaria.</td></tr>
<tr><td>Lugar, forma y oportunidad de implementación</td><td><u>Lugar</u>: El área de implementación del Plan de Perturbación Controlada (PPC) corresponde al área de emplazamiento del Proyecto. Por otro lado, el área que prestará servicio ecológico a las especies desplazadas, será un sector aledaño, en donde no se contemplan intervenciones futuras, y son de propiedad el Titular de la iniciativa “Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal”. Se describe a continuación las coordenadas del sitio mencionado

<table>
<tr><th rowspan="2">Vértice</th><th colspan="2">Coordenadas UTM</th></tr>
<tr><th>Este (m)</th><th>Norte (m)</th></tr>
<tr><td>A</td><td>336.386</td><td>6.294.441</td></tr>
<tr><td>B</td><td>336.428</td><td>6.294.468</td></tr>
<tr><td>C</td><td>336.414</td><td>6.294.412</td></tr>
<tr><td>D</td><td>336.443</td><td>6.294.447</td></tr>
</table>

<u>Forma</u>: Se presenta en el Anexo 8.1 de la Adenda Complementaria, el informe con el detalle de las acciones del plan. A continuación, se resume la forma de implementación de la medida:
• Previo al inicio de la perturbación propiamente tal, se realizarán puntos de muestreo en el área de futura intervención con el objetivo de identificar la “abundancia de la especie objetivo” antes de la implementación de la medida.
• Posteriormente, se removerán y retirarán en forma manual rocas, troncos, vegetación y todo aquello que pueda servir como refugio.
• Los materiales removidos (vegetación, piedras, ramas entre otros) durante esta actividad, serán posicionados a una distancia de 50 metros aprox. de los sectores a perturbar.
• De no existir una arquitectura de recepción de las especies y ejemplares desplazados, se habilitarán pircas a una distancia de 25 metros aprox. del sector nuevo, de tal manera de que proporcionen refugio y/o sombra a las especies movilizadas. Cada pirca deberá contar con una dimensión aproximada de 50 x 50 cm.
• Una vez aplicada la perturbación propiamente tal, en el área de perturbación se realizarán puntos de muestreo, con el objetivo de identificar la “abundancia de las especies objetivo”, para verificar el éxito de esta medida, observándose y/o verificándose que no estén presentes las especies sometidas a la perturbación.
• Una vez mapeado los puntos de aplicación de la medida, se removerán y retirarán en forma manual rocas, troncos, vegetación y todo aquello que pueda servir como refugio.
• Los materiales removidos (vegetación, piedras, ramas entre otros) durante esta actividad, serán posicionados a una distancia de 50 metros aprox. de los sectores a perturbar.

<u>Oportunidad:</u> Previo al inicio de la Construcción</td></tr>
<tr><td>Indicador que acredite su cumplimiento</td><td>Una vez finalizadas las actividades de perturbación, se realizará un recorrido para verificar la ausencia de ejemplares de las especies objetivo de este plan.</td></tr>
</table>

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	En caso de registrar algún individuo, será necesario implementar nuevamente la metodología del plan y posterior recorrido de verificación hasta no observar individuos. Complementariamente, se realizará monitoreo en el área receptora hasta el fin del seguimiento, monitoreando de este modo la sobrevida de la población residente. De esta forma, se consideran indicadores de éxito la riqueza de especies y sus abundancias, donde se espera que la abundancia de especies se mantenga estable o aumente en el área de destino.
Forma de control y seguimiento	Se realizarán monitoreos un día inmediatamente después de implementada la perturbación y un seguimiento semanal el primer mes (4 campañas de seguimiento). De existir poblaciones efectivamente residentes en los sectores del nuevo hábitat, realizar seguimiento con mediciones cuantitativas poblacionales, al segundo y tercer mes, en estaciones del año contrastadas. Lo anterior, se complementará con entrega de informes periódicos, 45 días después de concretadas las acciones, de acuerdo al programa de seguimiento. De forma complementaria se deben declarar las acciones en planillas Darwin-Core proporcionadas por el Ministerio de Medio Ambiente y exigidas por Ley 20.417 y Resolución N° 1174 de 23 de julio de 2022. Lo anterior en el marco de remisión de informes de seguimiento ambiental del componente ambiental biodiversidad para los proyectos que cuentan con resolución de calificación ambiental.

Tabla 9.7. Compromiso ambiental voluntario 7: Monitoreo Arqueológico Permanente	
Impacto asociado	Posible hallazgo de un material arqueológico.
Fase en que aplica	Construcción, acotado a las actividades de movimiento de tierra y/o excavaciones del terreno.
Objetivo, descripción y justificación	Objetivo: Implementar un monitoreo arqueológico permanente y capacitar a la totalidad del personal de la obra en el actuar ante hallazgos arqueológicos no previstos según lo estipulado en la Guía para Evaluación de Informes Arqueológicos del CMN, efectuado por un arqueólogo/a(s) y/o licenciado/a(s) en arqueología. Descripción: El monitoreo arqueológico permanente se efectuará por cada frente de trabajo, acotado solo durante las obras de movimiento de tierra, remoción y/o excavación en el área del proyecto, frente a un posible hallazgo de material arqueológico. Mientras que las charlas de inducción a los trabajadores del proyecto serán realizadas previo a las actividades de movimientos de tierra, sobre el componente arqueológico que se podría encontrar en el área y los procedimientos a seguir en caso de hallazgo, antes del inicio de cada obra. Justificación: Esta medida es solicitada debido a que existe evidencia bibliográfica para la zona de Isla de Maipo y sus alrededores, que indican la presencia de hallazgos arqueológicos, por lo cual, su ejecución permitirá un debido manejo de hallazgos que pudiesen registrarse durante el desarrollo de las obras.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	Lugar: Obras y actividades que impliquen movimiento de tierra, remoción de superficie y/o excavación del terreno. Forma: Se deberá remitir a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) el informe mensual de monitoreo elaborado por el/la arqueólogo/a, en un plazo máximo de 15 días hábiles luego determinado el mes, el que deberá incluir los siguientes antecedentes: a) Descripción de las actividades en todos los frentes de excavación del mes, con fecha. b) Descripción de matriz y materialidad encontrada (con profundidad) en cada obra de excavación. c) Plan mensual de trabajo de la constructora donde se especifique en libro de obras los días monitoreados por el/la arqueólogo/a. d) Planos y fotos (de alta resolución) de los distintos frentes de excavación y sus diferentes etapas de avances. e) Contenidos de las charlas de inducción efectuadas y la constancia de asistentes con la firma de cada trabajador/a. f) De evidenciarse restos arqueológicos, incorporar: i. Ficha de registro arqueológico con fotografías panorámicas y específicas de los hallazgos (en alta resolución).

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	ii. -Planilla de registro de sitios arqueológicos (en formato Excel), siguiendo los criterios definidos en el Instructivo Registro de Sitios, ambos disponibles en: https://www.monumentos.gob.cl/servicios/formularios-protocolos/planillaregistro-sitios-arqueologicos iii. Descripción detallada del estado de conservación y si hubiera afectación por las obras del proyecto. iv. Medidas de protección y/o conservación implementadas. v. Constancia de aviso del hallazgo al CMN, de acuerdo con lo establecido en el art. 26° de la Ley17.288 de Monumentos Nacionales. g) Efectuar el seguimiento del estado de conservación de las medidas de prevención a implementar si corresponden (cercado, señaléticas, etc.). h) El informe final de monitoreo debe dar cuenta de las actividades realizadas, y de haberse detectado sitios arqueológicos, incluir la información de rescate correspondiente. En estos casos se incluirá una revisión bibliográfica de la zona, el análisis (por tipo de materialidad) y la conservación de todos los materiales arqueológicos que se encuentren motivo de esta actividad. Se recuerda que para los rescates de hallazgos no previstos que aparezcan durante el monitoreo o en otra instancia, se deberá solicitar el permiso de intervención arqueológica, según el Artículo 7° del Reglamento de Excavación, establecida en la Ley 17.288 de Monumentos Nacionales. i) De recuperarse materiales arqueológicos, la propuesta de destinación definitiva de dichos bienes deberá ser indicada al momento de entregar el informe final del monitoreo e incluir un documento oficial de la institución museográfica aceptando la eventual destinación. Asimismo, se deben solventar los gastos de análisis, conservación y embalaje de las piezas, así como su traslado a la entidad receptora. <u>Oportunidad:</u> Durante el desarrollo de actividades de movimiento de tierra y/o excavaciones del terreno.
Indicador que acredite su cumplimiento	• Informe mensual de monitoreo elaborado por el/la arqueólogo/a, remitido a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) en un plazo máximo de 15 días hábiles luego de terminado el mes, el que deberá incluir los antecedentes señalados en el monitoreo permanente y charlas de inducción según corresponda. • Registro de informe mensual remitido a la SMA • Copia de Título profesional arqueólogo/a(s) y/o licenciado/a(s) en arqueología. • Registro de informe mensual con los contenidos solicitados señalados de la a) a la i) según corresponda.
Forma de control y seguimiento	Informe presente en oficinas de instalación de faenas ante posibles fiscalizaciones y remitido a la Superintendencia del Medio Ambiente, elaborado por el arqueólogo y enviado en un plazo máximo de 15 días hábiles luego de realizada la actividad

Tabla 9.8. Compromiso ambiental voluntario 8: Charlas de inducción el componente paleontológico de hallazgos no previstos	
Impacto asociado	Posible hallazgo de un material paleontológico.
Fase en que aplica	Construcción, acotado a las actividades de movimiento de tierra y/o excavaciones del terreno.
Objetivo, descripción y justificación	Capacitar a la totalidad del personal de la obra en el actuar ante hallazgos paleontológicos no previstos según lo estipulado en la Guía para Evaluación de Informes Arqueológicos del CMN
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> Obras y actividades que impliquen movimiento de tierra, remoción de superficie y/o excavación del terreno. <u>Forma:</u> Charlas de inducción a los trabajadores del proyecto realizadas previo a las actividades de movimientos de tierra, sobre el componente paleontológico que se podría encontrar en el área y los procedimientos a seguir en caso de hallazgo, antes del inicio de cada obra. Deberán ser realizadas por un/a profesional asesor/a en paleontología que cumpla con lo establecido en la Res. Ex. CMN N° 650 del 05.07.2022 sobre "Actualización de Antecedentes Profesionales para la Obtención de Permisos de Intervención Paleontológica y Realización de Trabajos en Paleontología Aplicada en Materias de Competencia del Consejo de Monumentos Nacionales", las cuales deben efectuarse previo al inicio de las obras y cada vez que se incorpore personal. Los reportes de esta actividad deberán remitirse al CMN al finalizar la fase de construcción, incluyendo los siguientes puntos: a) Nombre y firma del profesional que realizó la charla de inducción. b) Contenidos de la inducción realizada.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	c) Copia del material gráfico presentado a los/as asistentes. d) Registro fotográfico y/o audiovisual de la actividad. e) Síntesis de comentarios, observaciones y preguntas efectuada por los/as asistentes. f) Constancia de asistencia a la charla, indicando nombre, cargo, rut y fecha de ingreso a la obra de cada asistente, la cual deberá estar firmada por cada uno/a de los/as trabajadores. <u>Oportunidad:</u> Se realizarán previo a las actividades que impliquen movimientos de tierra, excavación de terreno y/o remoción de superficie, y cada vez que se incorpore personal.
Indicador que acredite su cumplimiento	Se deberá remitir a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) el informe mensual de charlas elaborado por el profesional correspondiente, en un plazo máximo de 15 días hábiles luego de terminado el mes, considerando al menos: a) Nombre y firma del profesional que realizó la charla de inducción. b) Contenidos de la inducción realizada. c) Copia del material gráfico presentado a los/as asistentes. d) Registro fotográfico y/o audiovisual de la actividad. e) Síntesis de comentarios, observaciones y preguntas efectuada por los/as asistentes. f) Constancia de asistencia a la charla, indicando nombre, cargo, rut y fecha de ingreso a la obra de cada asistente, la cual deberá estar firmada por cada uno/a de los/as trabajadores.
Forma de control y seguimiento	Informe mensual de inducción presentes en oficinas de instalación de faenas ante posibles fiscalizaciones y remitido a la Superintendencia del Medio Ambiente, 15 días hábiles luego de terminado el mes, elaborado por el profesional correspondiente. Informe Final enviado en un plazo máximo de 15 días hábiles al CMN y SMA luego de finalizada la fase de construcción.

Tabla 9.9. Compromiso ambiental voluntario 9: Plan de Gestión de Ruidos	
Impacto asociado	Aumento en los niveles de ruido
Fase en que aplica	Construcción
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Verificar el cumplimiento del D.S. N°38/11 MMA, así como la suficiencia de las medidas de control establecidas para tal efecto. <u>Descripción:</u> Se desarrollará el plan de acuerdo a los siguientes requisitos: a. Objetivo. b. Identificación de los responsables de la puesta en práctica del Plan de Gestión. c. Identificación de las actividades, maquinarias y equipos que constituyen fuentes emisoras de ruido, con un respectivo mapa o croquis. d. Identificación de los receptores o sectores potencialmente más expuestos a las emisiones de ruido. e. Listado de las medidas de control y gestión adoptadas, entre las que deben contar, como mínimo, las establecidas en el presente proceso de evaluación. f. Monitoreo de los niveles de ruido para verificación de cumplimiento de la norma. Al menos, deberá considerar los receptores que requieren medidas de control según lo presentado en la evaluación. g. Habilitar un registro de quejas y reclamos de la comunidad. h. Identificación de indicadores sobre el cumplimiento de la norma. <u>Justificación</u>: En base a la respuesta 10.2 de la Adenda y a la respuesta 8.1 de la Adenda Complementaria, referentes a Compromisos Ambientales Voluntarios, el Titular presenta el Plan de Gestión de Ruido, el cual se encuentra en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar</u>: En el área del proyecto, en particular cercano a las fuentes emisoras de ruido. <u>Forma:</u> Se deben seguir las indicaciones del Plan presentado en el Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria. Al respecto, se debe designar al encargado de la supervisión de las medidas de control y este deberá evaluar la efectividad y suficiencia de las medidas. <u>Oportunidad:</u> Durante la fase de construcción.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Indicador que acredite su cumplimiento	De modo de dar cumplimiento al plan presentado, el titular establecerá un registro o planilla de revisión en donde se pueda: • Identificar a la persona que realiza la supervisión de medidas de control y gestión (Prevencionista, ingeniero a cargo o persona que se designe como responsable). • Identificar la medida de control que se está supervisando. • Marcar el estado de avance de la medida. • Identificar posibles fallas, como materiales que es necesario cambiar o sectores que requieren pintura. • Tomar fotografías con respectivas coordenadas GPS. • Establecer la periodicidad de la revisión (mensual, quincenal. Etc.). • Guardar este registro de manera digital para que pueda ser revisado por la autoridad o la comunidad según sea necesario.
Forma de control y seguimiento	Se realizará revisión trimestral del PGR a través de: 1. Monitoreo y revisión de indicadores. 2. Revisión gerencial de las medidas. 3. Informe a la autoridad respecto del cumplimiento normativo, así como de la implementación in situ de las medidas de control establecidas.

10°. Que, las medidas relevantes del Plan de Prevención de Contingencias y del Plan de Emergencias, son las siguientes:

Tabla 10.1. Situación de riesgo o contingencia 1 "Actividad Sísmica"	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción y Operación.
Parte, obra o acción asociada	Áreas de trabajo o superficie del proyecto.
Acciones o medidas a implementar	Fase de construcción: • Las estructuras y el emplazamiento de las instalaciones de faenas cumplirán con las especificaciones técnicas del proyecto las que se han definido en conformidad con normativa chilena. Se capacitará y entrenará al personal en labores de rescate y emergencia. • A modo general se definirán zonas de seguridad y se elaborará un Plan de Evacuación de Emergencia para cada contrato. • Se dispondrá de señalética en distintos puntos estratégicos de las partes y obras del proyecto, indicando zona de seguridad. • Se realizarán simulacros al personal. Fase de operación: • Los edificios cumplirán con las especificaciones técnicas del proyecto las que se han definido en conformidad con normativa chilena. Se capacitará y entrenará al personal en labores de rescate y emergencia. • Se contará con una brigada de emergencia. • Se contará con puntos de exención de incendios, y sala de bombas para estos efectos. • Se definirán zonas de seguridad y se elaborará un Plan de Evacuación de Emergencia. • Se dispondrá de señal ética en distintos puntos estratégicos, indicando zona de seguridad. • Se realizarán simulacros al personal 1 vez al año, lo cual será coordinado en conjunto con la Dirección de Riesgo, desastres y emergencia, además de Bomberos y Carabineros del sector. • Se mantendrán las alertas en línea para desconectar equipos especiales y no necesarios ante un sismo de gran magnitud.
Forma de control y seguimiento	Se mantendrá un registro de las capacitaciones realizadas al personal. En cuanto a la documentación estará presente en obra para su fiscalización, la que será actualizada anualmente. Registro de simulacros
Acciones o medidas a implementar para controlar la Emergencia	Fase de construcción y operación: • Si se produce un movimiento sísmico de gran magnitud. Se dará alerta de manera inmediata, para que se active el plan de emergencia y la evacuación del personal. • Paralización de toda maniobra, en el uso de maquinarias y/o equipos; a fin de evitar accidentes. De ser el caso, proceder a cortar la energía eléctrica de las faenas, talleres y toda instalación. • Se activará la alarma de Sismo y se activará el sistema automático de corte de equipos necesarios en el caso de la operación del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	• Se suspenden las actividades en general. • Se suspende el suministro de energía. • Se activará el procedimiento de evacuación hacia las zonas de seguridad definidas en el proyecto. • Se inspeccionará el área verificando la presencia de heridos. Si este fuera el caso se trasladará de inmediato hasta un centro asistencial. • Sólo podrán reactivarse las actividades una vez que el sismo haya cesado, así mismo como las réplicas venideras.
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan de Emergencia	El jefe del equipo de respuesta a emergencias generará un informe preliminar para ser entregado a la SMA, para que esté en conocimiento de la activación del Plan de Emergencia ante Sismo. Lo anterior, se activa en caso de un evento sísmico de magnitud superior a 7,0 en escala de Richter y que tenga ocurrencia ambiental, previo evaluación interna y valoración del mismo para ser informado.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

Tabla 10.2. Situación de riesgo o contingencia 2 “Incendio en Edificaciones”	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción y operación
Emplazamiento, parte, obra o acción asociada	Asociada a la instalación de faenas para el caso de la fase de construcción. En la fase de operación para el Proyecto.
Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia	Fase de construcción y operación: • El contratista o personal (según fase del proyecto) se regirá por las medidas y obligaciones establecidas por el Titular para minimizar el riesgo de incendio y las que establece la ley. • Tanto en la fase de construcción, el prevencionista de riesgos realizará una inspección permanente, detectando posibles fallas en los procedimientos de manejo de estas sustancias. • Los contratistas dispondrán en las áreas de trabajos e instalación de faenas de la fase de construcción, y en la operación del proyecto, de los elementos básicos requeridos para combatir cualquier amago de fuego o incendio, según lo establecido por la normativa vigente en esta materia (extintores, mangueras, tambores con arena, etc.). A su vez en la operación se instalarán sensores de detección de incendios. • El contratista o personal constituirá un equipo que da respuesta a emergencias, la que se mantendrá operativa durante toda la construcción. Se escogerán los trabajadores que cuenten con las aptitudes mínimas para conformarla. Estos trabajadores serán informados de los procedimientos de Contingencia y Emergencia, además de los teléfonos de emergencia a los cuales deben dirigirse dependiendo de la situación que acontezca. • Se dispondrá de extintores en cada fase del proyecto, ubicados estratégicamente. • A su vez se generará de un plan de control de emergencias, conformando la cadena de mando y brigada contra incendio. • Se tendrá disponible y visible el equipo de Protección Personal (EPP) cuando lo requieran las tareas que desempeñan. • Se realizará capacitaciones cada 1 año, en control de incendio, uso y manejo de extintores en la fase de construcción y operación. • Se tendrá de manera visible para el personal el layout del predio, tanto de la fase de construcción y operación indicando la ubicación y tipo de sustancias peligrosas e inflamables a manejar para facilitar el control de emergencias. • Se realizarán simulacros al personal 1 vez al año, lo cual será coordinado en conjunto con la Dirección de Riesgo, desastres y emergencia, además de Bomberos y Carabineros del sector.
Forma de control y seguimiento	Se mantendrá un registro de las inspecciones internas que realice el prevencionista de riesgos de la empresa, que se mantendrá en obra a disposición de la autoridad en caso de que lo requiera. Además, se mantendrá un documento con la firma de los trabajadores, de charla general de riesgos, donde se indicará, entre otros, cuáles son los elementos básicos para combatir un incendio y el lugar donde estarán disponibles. Registro de simulacros

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Acciones o medidas a implementar para controlar la Emergencia	Para las fases de construcción y operación, se mantendrán las siguientes acciones: • Se activará la alarma de incendio. • Se dará aviso de inmediato al jefe de terreno quien informará a los encargados de prevención de riesgos y al equipo de respuesta a emergencias. • Se activará el procedimiento contra incendios, que incluye la presencia del equipo de respuesta a emergencias, quienes estarán capacitados en el uso de extintores y tratarán de extinguir el fuego, sólo si el siniestro es controlable. • Si no es posible controlar la situación se dará aviso inmediato a Bomberos (132) y se evacuará a los trabajadores hacia las zonas de seguridad. • Se inspeccionará el área verificando la presencia de heridos. Si este fuera el caso se trasladará de inmediato hasta un centro asistencial. • Se deberá investigar las causas del siniestro. • Sólo podrán reactivarse las actividades una vez que el siniestro este controlado. Se mantendrán los siguientes requisitos de seguridad: • Previo a dar inicio a las actividades de revisión, se deberá comprobar si es posible acercarse al sector de siniestro. • En todo momento el personal de la brigada de emergencia, estará en obligación del uso de todos los EPP pertinentes: Casco clase B, Lentes de seguridad, Guantes protectores, Ropa ignifuga y Calzado de seguridad. Durante la ejecución de las actividades mantener el material y equipo organizado. Procedimiento ante la activación de alarma de incendio: • Al activarse la alarma de incendio (sonora), este es reconocida y validad por el personal, por lo que el personal de turno acudirá al lugar donde se realiza la detección para constatar el siniestro para constatar si se trata de un amago o un incendio declarado. • Proceder a reportar situación a supervisor inmediato. - Caso de amago de incendio: 1. Localizar el extintor manual más cercano, retirar el seguro de activación y usar el equipo para apagar el amago de incendio activando la palanca manual y dirigiendo la acción del extintor hacia la base de la llama hasta que se logre controlar y apagar. 2. De ser posible, desenergizar el sector abriendo interruptores de baterías, interruptores de servicios auxiliares y desconectando el suministro de combustible. 3. Con el amago controlado, generar reporte correspondiente y registrar incidente. 4. Aislar la zona de afectación, contactar a contratista para evaluar daños. - En caso de incendio declarado: 1. Llamar a Bomberos a través del número 132. 2. Activar protocolo de evacuación de emergencia. 3. Proceder a apagado de emergencia de rama de energía asociada o apagar el data center completo cortando el suministro de energía correspondiente (previamente deberá ser validado con jefaturas en función del alcance del incendio). 4. Despejar la zona de afectación. 5. Validar la disponibilidad de hidrantes perimetrales asociados al sistema de extinción de incendios (usar si es necesario). 6. Una vez controlado y apagado el incendio generar reporte correspondiente y registrar incidente. 7. Aislar la zona de afectación, contactar a contratista para evaluar daños 8. Una vez controlado y mitigado el siniestro, proceder a investigar las causas que originaron el incidente para su análisis, corrección y/o mejora correspondiente. Generar un informe con detalles de lo acontecido

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	que incluya descripción y alcance de daños, cronología de eventos, registro fotográfico y plan de acción.
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan de Emergencia	El jefe del equipo de respuesta a emergencias generará un informe preliminar para ser entregado a la SMA, para que esté en conocimiento de la activación del Plan de Emergencia ante Incendios, el que se sujetan a una ocurrencia tenga efectos sobre el medio ambiente, previo evaluación interna y valoración del mismo para ser informado.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

Tabla 10.3. Situación de riesgo o contingencia 3 "Derrame de residuos y/o sustancias peligrosas"	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción
Emplazamiento, parte, obra o acción asociada	Bodega sustancias peligrosas y sector carga combustibles
Acciones o medidas a implementar para prevenir la **contingencia**	Medidas de seguridad asociadas al almacenamiento y manipulación: - Las sustancias peligrosas se almacenarán en una bodega que cumpla con las directrices del D.S. N°43/2015 del MINSAL, Reglamento de Sustancias Peligrosas. Estos productos químicos serán entregados con control de bodega, en porciones debidamente conferidas bajo registro. Se capacitará al personal que manipule y almacene este tipo de sustancias, en las instalaciones de faenas. - Los tambores de aceite se dispondrán sobre pallets de madera u otros dispositivos con el objeto de facilitar su transporte y evitar la humedad y corrosión de estos, por efecto del contacto directo entre los tambores y el suelo. - Se dispondrá en esta área de elementos que permitan la contención de derrames de mediana magnitud. - Los recintos de acopio de estas sustancias y/o residuos peligrosos, contarán con las Hojas de Seguridad respectivas, que contendrán entre otros datos, las características de las sustancias, sus riesgos y los procedimientos de emergencia que deberán activarse en caso de declaración del riesgo. - Los aceites de cambio y otros desechos aceitosos se almacenarán en lugares adecuados y en tambores vacíos y cerrados, para su posterior disposición en lugares autorizados o devolución a los proveedores. - Se mantendrá un registro (en español) de las sustancias almacenadas, que estará a disposición del personal autorizado para ingresar a las bodegas, organismos externos y personal de bomberos. Este registro estará de acuerdo con lo establecido en la NCh 382 Of2004 o la que la sustituya. - Croquis con la ubicación de las sustancias al interior de la bodega. Para los residuos peligrosos, se contará con una bodega de RESPEL, que dará cumplimiento a las directrices establecidas en D.S. N°148/03 del MINSAL. - La bodega de residuos peligrosos, contará con su sistema de contención de derrames de manera incorporada en la misma.
Forma de control y seguimiento	Se mantendrá un registro con el listado y firma de asistencia de los trabajadores a charla acerca de las medidas de seguridad a adoptar en caso de derrame de sustancia y/o residuos peligrosos y se informará del lugar y tipo de elementos para la contención de derrames. Además, se instruirá acerca de la manipulación y almacenamiento de este tipo de sustancias.
Acciones o medidas a implementar para controlar la Emergencia	Fase de construcción. Para el caso de derrames de sustancias o residuos peligrosos al suelo, se aplicará como mínimo: - Identificar y localizar el foco que provoca contaminación, sea esta causado por un derrame accidental de una sustancia almacenada temporalmente o a causa de fugas en alguna maquinaria o dispositivo, para proceder inmediatamente a su control y neutralización. - Detectado el punto de fuga este será controlado mediante la contención del derrame procediendo a embolsar el recipiente afectado y sellándolo. - Como acción inmediata de precaución se aislará el área del derrame o escape como mínimo cincuenta metros en todas las direcciones.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	- Si la contaminación es provocada por una fuga en maquinaria o equipo, se procederá a tratar de sellar esta fuga mediante la aplicación de una cinta de goma o similar, si esta no es capaz de controlar la fuga se detendrá el uso del equipo o maquinaria o se enviará a taller autorizado para su revisión y control. - Una vez controlada la fuente del derrame se procederá a retirar todo el material contaminado y dando especial cuidado a dar cumplimiento a lo indicado en el DS N°148/03 del MINSAL, la cual deberá, al menos, dar cumplimiento a los siguientes puntos: a) Si eventualmente hubiese producto derramado, éste será recogido con pala para vaciarlo a un envase que se pueda cerrar herméticamente y colocarlo también dentro de una bolsa plástica gruesa que, a su vez, debe cerrarse. Se utilizarán envases de polietileno. b) Tanto la disposición final de la sustancia como la correspondiente limpieza del vehículo de transporte (restos contaminados producto del accidente), serán realizadas por una empresa especializada en el tratamiento de residuos peligrosos y debidamente autorizada. c) Se realizará una investigación interna sobre las causas que originaron el evento y la eficiencia o suficiencia de las acciones preventivas o correctivas adoptadas con el fin de corregir los procedimientos que eviten que la aparición de dicha situación en el futuro. - En caso de derrame de gran magnitud se procederá a contactar al personal especializado (sección 1 y 4 de Hoja de Datos de Seguridad), además: o CITUC (Emergencias químicas) o Bomberos, fono 132 - Mantenga aislada la zona afectada del derrame, evacuando al personal que no presta un apoyo especializado en la emergencia. En caso de que ocurra alguna afectación o contaminación a las napas subterráneas, (solo si la magnitud es evaluada de mayores envergaduras), se informará de inmediato a la SMA, en un plazo no mayor a 24 horas, señalando lo siguiente: - Descripción del accidente, indicando lugar, identificación de la sustancia, área de influencia, duración y magnitud del evento, como también los principales impactos ambientales. - Detalles de cada acción y medida utilizadas durante el evento de contaminación. - Evaluación de los efectos sobre los recursos hídricos superficiales y/o subterráneos afectados y su medio ambiente asociado, como también el resultado de los monitoreos inmediatos en el área de influencia. - En caso de ser necesario, un Programa de Medidas de Descontaminación de la zona, metodología y evaluación de la efectividad de las medidas, para ser aprobada por la autoridad (sólo en casos de accidentes).
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan de Emergencia	Luego de dar aviso a las autoridades competentes, dependiendo del tipo de derrame, se realizará un informe preliminar que se entregará a la SMA con el procedimiento de contención, material utilizado y lugar de disposición final de los residuos producidos en la acción de contención. Se evaluará la magnitud del incidente, y en caso que su valoración sea de magnitud se activará el proceso de información.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

Tabla 10.4. Situación de riesgo o contingencia 4 “Posible afloramiento de napa subterránea colgada”	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de construcción.
Emplazamiento, parte, obra o acción asociada	Movimiento de tierras
Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia	Previo al movimiento de tierras, se llevará a cabo una capacitación el personal, con el objetivo de prevenir un mal uso de la maquinaria que pueda generar un posible afloramiento.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Forma de control y seguimiento	Se mantendrán registros de las capacitaciones realizadas al personal actualizadas y disponibles para revisión.
Acciones o medidas a implementar controlar la Emergencia	Ante el potencial afloramiento de aguas durante la Fase de Construcción del proyecto, tanto el Titular y/o sus Contratistas deben tener presente dar aviso inmediato a la Superintendencia del Medio Ambiente, en un plazo menor a 24 h, acerca de la ocurrencia de afloramiento de agua, señalando las medidas que ha aplicado hasta ese momento. De manera preliminar, se deberá proceder considerando las siguientes actividades: i. Verificar la calidad del agua mediante toma de muestras a través de laboratorio acreditado, que asegure que la calidad de las aguas a ser gestionadas (dispuestas), es de similar calidad natural a la de las aguas de la fuente donde corresponda su disposición final de muestras a través de laboratorio acreditado, que asegure que la calidad de las aguas a ser gestionadas (dispuestas), es de similar calidad natural a la de las aguas de la fuente donde corresponda su disposición final. ii. Efectuar pruebas hidráulicas para determinar los volúmenes y caudales de agua comprometidos, a fin que esto además le permita al Titular diseñar las medidas para el control de la estabilidad de los taludes en el sector del afloramiento. iii. Enviar de inmediato los resultados de los análisis químicos y pruebas hidráulicas a la SMA, en un Informe que detalle los hechos. A su vez se solicita al Titular que acompañe imágenes fotográficas (con fecha) describa los procedimientos seguidos y el análisis y discusión de los resultados respecto de la calidad (parámetros de la NCh 409), volúmenes y caudales, así como las respectivas conclusiones y recomendaciones para la gestión de dichas aguas (disposición final) iv. Una vez comprobada la naturaleza de la situación acaecida, mediante los ensayos y mediciones solicitados, se analizará la medida de gestión definitiva en conjunto con la Autoridad. v. El Titular deberá informar el resultado de las acciones implementadas, comunicando la fecha cierta en que se pudo controlar el afloramiento, en un plazo menor a 24 h. vi. Si el afloramiento de aguas responde a un escenario permanente, el Titular deberá incurrir en los estudios suficientes y necesarios que permitan determinar la posibilidad de alcanzar una solución definitiva.
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan de Emergencia	En caso de que ocurra la emergencia, se dará aviso a la SMA en un plazo menor a 24 h, y se llevará el registro de todas las acciones para su resolución inmediata.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

Tabla 10.5. Situación de riesgo o contingencia 5 “Afloramiento de aguas”	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de construcción.
Emplazamiento, parte, obra o acción asociada	Movimientos de tierra
Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia	− Previo al movimiento de tierras, se llevará a cabo una capacitación el personal, con el objetivo de prevenir un mal uso de la maquinaria que pueda generar un posible afloramiento. − En cada inicio de actividad diaria de la construcción se implementará, dentro de la charla de cinco minutos que se realiza de forma periódica, instruir a todo el personal de faena y personal técnico de la sensibilidad de la componente hidrológica e hidrogeológica y de la cercanía de esta con el área de Proyecto. Junto a ello se explicará de la importancia relevante de no afectar directa o indirectamente dichas componentes mediante el vertido,

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	disposición y/o uso de material contaminante o nocivos en contacto directo con el recurso hídrico. – Se especificará a todo el personal de faena que cualquier presencia de flujo tanto subterráneo como superficial en contacto con la obra se debe dar aviso al prevencionista de riesgo a cargo de la obra, el cual deberá seguir al pie de la letra el instructivo de plan de manejo y/o acción que se especifica a continuación. Este instructivo también debe ser de conocimiento del personal de faena y personal técnico que participe en la obra.
Forma de control y seguimiento	Registro de charlas y/o capacitaciones de las acciones a seguir frente a un posible afloramiento de aguas.
Acciones o medidas a implementar para controlar la Emergencia	Ante un potencial afloramiento de flujo subsuperficial bajo la profundidad que comprometa la obra del Proyecto desde la cota superficial de terreno, se procederá a seguir el siguiente índice de forma continua sin pasar por alto el orden del instructivo. 1. Paralizar de forma inmediata la excavación. 2. Dar aviso al Profesional Prevencionista de riesgo a cargo de la obra. 3. Documentar la ubicación, hora y fecha del afloramiento del flujo subsuperficial en el libro de obra. 4. Avisar a la autoridad competente (DGA-SMA). 5. Tomar muestra de calidad fisicoquímica del flujo. 6. Verificar la calidad de la muestra según normativa NCH 1.333, la cual categoriza la calidad del recurso hídrico. 7. En caso favorable se procederá a extraer el flujo subsuperficial a una capacidad máxima de 0,1 m^3/s y se deberá verter este flujo al cauce superficial más cercano, en caso desfavorable se evaluará su extracción con la autoridad competente (DGA-SMA). 8. La extracción del flujo deberá ser realizada mediante bombeo con conexiones limpias y sin presencia de compuestos contaminante. 9. En caso de no presentar un cauce cercano para el vertido del flujo, se puede implementar un vertido de tendido en zona agrícola siempre y cuando la calidad del flujo sea favorable según normativa citada. 10. Se procede a seguir con la actividad constructiva poniendo énfasis siempre a la importancia y sensibilidad del recurso hídrico superficial y subterráneo. 11. Todo procedimiento deberá quedar registrado en el libro de obra, firmado por el Profesional prevencionista de riesgo y el Profesional a cargo de la obra.
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan u otros organismos	• Ante un potencial afloramiento de aguas durante la Fase de Construcción del proyecto, tanto el Titular y/o sus Contratistas deben tener presente dar aviso inmediato a la Superintendencia del Medio Ambiente, en un plazo menor a 24 horas, acerca de la ocurrencia de afloramiento de agua, señalando las medidas que ha aplicado hasta ese momento.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

Tabla 10.6. Situación de riesgo o contingencia 6 “precipitaciones extremas y desborde de colectores”	
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción y operación.
Emplazamiento, parte, obra o acción asociada	Área del proyecto
Acciones o medidas a implementar para prevenir la contingencia	- Se mantendrán los sistemas de escurrimiento y canalización de aguas lluvias siempre despejados y en buenas condiciones - Ante el conocimiento de un frente de mal tiempo se inspeccionarán las obras del punto anterior. - En la instalación de faena colocar croquis con vías de evacuación, zonas de seguridad, de inundación y restricción. - Se realizarán simulacros al personal 1 vez al año, lo cual será coordinado en conjunto con la Dirección de Riesgo, desastres y emergencia, además de Bomberos y Carabineros del sector.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

	- Inspecciones periódicas a las estructuras conductoras y receptoras de aguas lluvias - Cuando ocurra un frente de mal tiempo con características de temporal, se monitoreará la evacuación de las aguas lluvias constantemente y se tendrá listo un plan de acción en caso de inundación y por tanto se alistarán las bombas para su uso, en caso de ser necesarias. - Prohibición de botar basuras o residuos en canaletas u otras obras asociadas a las descargas de aguas lluvias
Forma de control y seguimiento	Existirá registro de todas las capacitaciones realizadas y del plan de evacuación de emergencia. Este registro se encontrará presente en planta y/o en zona de instalación de faenas según la fase que se esté ejecutando.
Acciones o medidas a implementar para controlar la Emergencia	− Al producirse un anegamiento, se procederá a evacuar la zona inundada − Se conectarán de inmediato las bombas extractoras − Se llamará a emergencias o bomberos de ser necesario
Oportunidad y vías de comunicación a la SMA de la activación del Plan de Emergencia	Las acciones de emergencia serán comunicadas en un plazo no superior a 48 horas de ocurrido el evento, a la autoridad ambiental (Superintendencia del Medio Ambiente y SEREMI del Medio Ambiente) y a los organismos con competencia en la materia mediante un "Informe Preliminar de Emergencias y/o Contingencias" que afecte algún componente ambiental. Dicho informe considerará a lo menos lo siguiente: - Antecedentes relativos al evento o accidente (tipo y causa; fecha; hora; sustancia, residuo, emisiones al aire u otra relacionada con la contingencia; duración del evento; acciones de control ejecutadas; personas afectadas o cualquier relevante relativo a esta materia). - La identificación del área afectada y su extensión (ya sea en el suelo, subsuelo, curso de agua, o en el aire). - La identificación y explicación de la(s) posible(s) técnicas(s) y/o acción(es) que se implementaron para limpiar el o los recursos naturales que hayan sido afectados. - Un protocolo aplicable al manejo proyectado de los residuos sólidos (peligrosos y no peligrosos) generados en el marco de una contingencia como posibles derrames de sustancias peligrosas u otra, el cual deberá considerar las directrices normativas aplicables a esta materia.
Referencia a documentos del expediente de evaluación que contenga la descripción detallada	Anexo N°5.1. Plan de Contingencias y Emergencias de la Adenda Complementaria.

11° La DIA del proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" fue publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 01 de marzo de 2024 y en el Diario Vivepais.cl con 01 de marzo de 2024. La difusión radial se efectuó por medio de la Radio "Nuevo Mundo" dial 930 AM, los días 04, 05, 06, 07 y 08 de marzo de 2024, según consta en el certificado emitido por la misma radioemisora, con fecha 11 de marzo de 2024, ingresado a la oficina de partes virtual del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana con fecha 19 de marzo de 2024 y publicado en el expediente electrónico del proyecto con fecha 19 de marzo de 2024.

Con fecha 15 de abril de 2024 venció el plazo indicado en el artículo 30 bis de la Ley N°19.300, para la presentación de solicitudes de realización de un proceso de participación ciudadana en declaraciones de impacto ambiental que se presenten a evaluación y que generen cargas ambientales para las comunidades próximas.
Al respecto, se recibieron solicitudes de inicio de un Proceso de Participación de parte de por 2 personas jurídicas, las que llegaron dentro del plazo establecido.

A través de la Resolución Exenta N°202413001192 del 03 de mayo de 2024, la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental, resolvió ordenar la realización de un proceso de Participación Ciudadana.

El extracto de la respectiva resolución fue publicado en el Diario Oficial de la República de Chile y en un diario de circulación nacional con fecha 13 de mayo del 2024 por lo cual el periodo de participación ciudadana se desarrolló entre el 14 de mayo del 2024 y el 11 de junio del 2024, cumpliendo con los 20 días hábiles que establece el artículo 30 bis de la ley Nº 19.300.

11.1 Actividades de participación ciudadana

Con el propósito de asegurar el acceso a información oportuna por parte de la comunidad, así como alternativas de consulta y discusión con el titular, se realizaron las actividades que a continuación se indican:

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Talleres de apresto y diálogo

Tabla 11.1.1 Actividades de participación ciudadana		
Actividad	**Lugar**	**Fecha**
Taller de apresto y diálogo	Plataforma Teams	23/05/2024

11.2 Observaciones ciudadanas

Durante el proceso de participación ciudadana, desarrollado conforme a lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley N° 19.300, se formularon observaciones por parte de la comunidad respecto de la DIA del proyecto, las que han sido consideradas en el proceso de evaluación de la forma que a continuación se señala.

1. <u>Observante: Reinaldo Anselmo Segura Miranda</u>

***Observación**: Estimados, desde que se construyeron las torres, la alcantarilla ubicada frente a mi domicilio, colapsa cada mes, produciendo malos olores y la sanitaria respectiva se demora más de una semana en destaparse. Todo lo anterior no ocurría cuando no estaban las torres.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

2. <u>Observante: Lenin Alex Zerna Asencio</u>

***Observación**: El presente tiene como objetivo mostrar la problemática y el caos que se ocasionaría si se entrega la autorización para la construcción de las torres.*

1. El nivel de seguridad que se tendría, al final de hoy existe una tasa creciente de delitos desde que empezó la construcción del campamento operativo de Larraín Guzmán, en la zona c1 y en el área de máquinas, como vecino de la dirección en particular hemos hechado en varias ocasiones delincuentes que tratan de vulnerar nuestros hogares.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

***Observación**:2. El alto tráfico que hoy sufrimos tanto para ingresar como para salir, así mismo la cantidad de personas que laboran y merodean nuestros hogares consumiendo drogas sin ningún margen de respeto, estos son trabajadores de la compañía.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

***Observación**:3. La presión de agua no hay ni flujo para bañarse no hay calefón que funcione cuando las personas vivan en este lugar será caótico.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

***Observación**: 4. Al abrir una de las calles nos veremos vulnerables a robos y más.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

***Observación**:5. Las ratas y ratones que matamos diario es escandalosos y será aún más cuando esto constructora empiece con las labores de faena.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**:6. El nivel de ruido que hicieron para construir el lugar de faena fue tal que rompieron los vidrios que adornan la casa donde vivo la constructora no quiso hacer frente y no quiso arreglar, se trozo las baldosas del jardín.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

***Observación**:7. De antemano solicito que no se le de la viabilidad a este proyecto tomando en consideración los perjuicios que acarrea a una comunidad que se mantiene en tranquila paz.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto. Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que este no genera los efectos, características y circunstancias del Art 11 de la Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente.

3. Observante: Rita Carolina Lara Duarte

***Observación**: Frente a la situación expuesta. Me preocupa y me opongo a la construcción de los edificios:*

1- me opongo a la apertura de las calles para el tránsito y transporte de los autos de los edificios y que no vivan dentro del condominio, pensando en la seguridad y control de quienes entran y salen. Estamos en un sector vulnerable a los asaltos y portonazos. No quiero pensar en todo lo que podría pasar a nuestros niños, adulto mayor y a nuestros bienes que con mucho esfuerzo hemos logrado.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: 2- es importante señalar que nos ha bajado la presión del agua desde que se habitaron los edificios en cuestión, situación que nos afecta a diario para la realización de nuestro diario vivir, cosas tan simples como tomar una ducha, lavar, cocinar, entre otros. Nos pueden decir muchas cosas pero, somos nosotros quienes habitamos el sector y sabemos en concreto lo qué pasa.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

***Observación**: 3- Es visualmente contaminante, desenoniza el espacio y no ayudará no beneficia en nada a nuestro barrio.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no se refiere a algún componente ambiental específico del proyecto en evaluación, lo que dificulta poder darle una respuesta adecuada.

> ***Observación**: 4- Alcantarillado, en muchas ocaciones las alcantarillas del barrio han colapsado saliendo del desagüe que está dentro de las viviendas aguas contaminadas.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

4. Observante: Paulo Alejandro Carvajal Pérez

> ***Observación**: El plan de movilidad que tiene el proyecto pasa por la única calle principal que tiene el conjunto habitacional alto el rosal y esto nos afecta directamente nuestra seguridad y calidad de vida contaminando el ambiente por la polución y contaminación acústica que genera el tránsito de camiones con materiales de construcción y de alto tonelaje. Esperamos como comunidad que se evalué otra alternativa de tránsito de este tipo de transporte y seguir manteniendo la armonía en el diario vivir de nuestros hogares.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

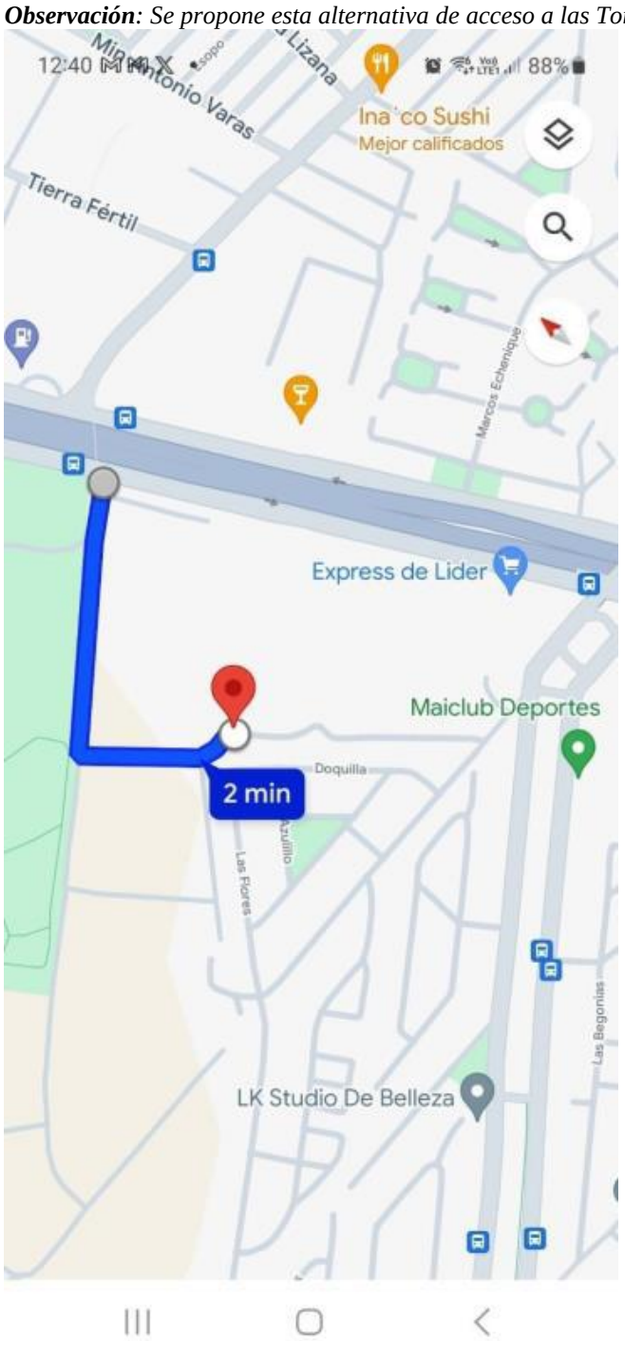
Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

5. <u>Observante: Cristian Orlando Flores Aracena,</u> <u>Guillermo Humberto Venegas Ramírez, Nataly Genesis Campos Sanhueza,</u> <u>Alfonso Guillermo Flores Moraleda,</u> <u>Lisett Katerinna Pérez Núñez,</u> <u>Paola Elisa Bravo Arenas</u>

***Observación**: Se propone esta alternativa de acceso a las Torres*



Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Posterior a esta fecha, en Abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en Diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado "Jardines de Maipú" y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado "Jardines de Maipú" donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

> ***Observación****: El proyecto de construcción de torres impactará de manera negativa en la seguridad vial, dado que el ingreso hacia las nuevas torres será por las calles Doquilla con Las Flores y Flor del Notro con Camino a Las Flores, en intersección Camino a Las Flores Con Flor del Notro existe un Jardín Infantil JunJi, donde hasta la fecha realizan actividades con los niños dentro de la comunidad, ahora con el flujo de vehículos esto no podrá ser posible, además del peligro que implica el aumento de vehículos con párvulos en la zona.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

> ***Observación****: La comunidad hasta la fecha gracias a la organización de todos mantiene contratada seguridad privada en la entrada de calle Flor del notro, esto fue utilizado por la inmobiliaria para su beneficio, dado que ofrecieron sus nuevas casas con seguridad, la cual no era provista por ellos, sino por todos los vecinos de manera particular. En todos estos años la comunidad ha estado alejada de los asaltos y robos dado este control, pero estos accesos nuevos irán en desmedro del barrio, ya que, será imposible mantener un control de acceso hacia el exterior, el cual hoy cuenta con aprobación de la municipalidad*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, el titular ha señalar que el acceso de calle Doquilla (que es el que daría a la parte residencial de la comunidad) será solo una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio.

Así mismo, el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV que estarán apuntando a calle Doquilla. Además, se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción y, durante la fase de operación, al menos existirán los respectivos porteros.

> ***Observación****: Además, se debe agregar la generación de polvo en suspensión, ruido, deterioro de las calles, impacto vial (tacos a la salida de nuestras casas), baja presión de agua producto de la construcción de las torres, hoy ya tenemos baja presión de agua.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Respecto a la presión del agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

> ***Observación**: La saturación de esta zona con la construcción de más torres en un espacio muy reducido vera impactada la calidad de vida de todo el entorno, la cantidad de vehículos que se incorporaran al sector, será el doble de lo existente hoy en día y no estamos de acuerdo en que se nos impacte de esta manera tan agresiva a nuestra calidad de vida. La inmobiliaria debe dar otras alternativas de acceso a sus torres las cuales no impacten nuestro diario vivir*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

6. Observante: Camila Francisca Basoalto Rojas

> ***Observación****: Me gustaría saber si se ha realizado la evaluación del impacto para las comunidades cercanas sobre este proyecto, ya que actualmente el acceso a Flor de Notro hacia Av. El Rosal, ya se encuentra colapsado.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación****: Además, de que con la construcción de los edificios que ya se encuentran entregados, las casas de la comunidad junto al proyecto hemos presenciado un aumento de los problemas de presión del agua, así como problemas de la sobrecarga del alcantarillado.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

> ***Observación**: Finalmente, el acceso presentado por la inmobiliaria al interior de la villa de casas por calle Doquilla, va a significar un aumento de situaciones de riesgo y delincuencia, vulnerando la seguridad de la comunidad.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

> ***Observación**: Además, de la sobrecarga vehicular sobre el pavimento. Los edificios entregados actualmente cuentan con una calle de acceso individual y lo optimo sería que esa calle fuese el acceso de los nuevos edificios, de la misma forma que esta calle fuese la que conectara con Vespucio.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en Abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en Diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

7. <u>Observante:</u> <u>María De Los Angeles Torres Quintanilla</u>

> ***Observación**: como familia no nos encontramos de acuerdo con la nueva construcción de torres, ya que llevamos años viviendo ya con las construcciones desde el ruido a ver a los trabajadores, en la entrada de tu casa en el horario que todos vamos saliendo o llegando a casa. Pensando que ya esa pequeña calle ya está colapsada.*
>
> *De la última torre se ha notado el cambio de bajo de presión de agua y más los fines de semana.*
>
> *además, cuando compramos la nos ofrecían la misma inmobiliaria el cierre de portón y que las próximas construcciones no iban a afectar al futuro.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio

8. <u>Observante:</u> <u>Juan Antonio Carinao Quiroz</u>

> ***Observación**: Manifiesto mi molestia y me opongo rotundamente a la construcción de los 2 edificios y sobre todo a la apertura de la Calle Las Flores, llevamos 14 años viviendo tranquilamente porque tenemos una entrada y salida con portón y seguridad de acceso. Porque esto no conlleva a empeorar y cambiar nuestra calidad de vida por las siguientes situaciones:*
> *Apertura calle las flores, se termina la seguridad de nuestra villa y quedaremos expuestos a la delincuencia.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que según consta en el expediente de evaluación, no se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

> ***Observación:*** *Se formará un cuello de botella gigantesco a la hora punta para salir a nuestros trabajos*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación:*** *Tendremos problemas con el alcantarillado y la presión de agua, que se han registrado en varias oportunidades*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

> ***Observación:*** *También nos afectará el control de roedores y el polvo con el movimiento de tierra en la construcción.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

9. <u>Observante:</u> <u>Fernando Maximiliano Lohaus Brito</u>

> ***Observación****: Levanto mi inquietud respecto a la densificación poblacional de la zona solo considerando el impacto primario, dentro de los desarrollos de la Zona hay considerada una comisaría, pero no hay otros espacios para servicios de seguridad y el desplazamiento ágil de vehiculos particulares y de emergencia en la zona. Abriendo tránsito por una vía que lleva de vuelta a la misma calle de acceso que es flor del Notro como único acceso, sin semáforos en la zona del cruce con el rosal. Sugiero que se modifique el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina las flores. Debería ser una prolongación de la calle secundaria que va paralela a Doquilla conectándolo directamente hacia américo vespucio, como se muestra en imagen adjunta.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, no se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

> ***Observación**: Además de lo anterior dentro de los espacios de equipamiento del proyecto considerar un espacio para un cuartel de bomberos, en el sector ya hay una Brigada sin una aprobación de ubicación aún aprobada, lo que sería aún mejor si fuera de directo acceso por avenida el Rosal, por la rapidez de atención de emergencias en el cruce.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio. No obstante, se informa que el titular presentó un compromiso ambiental voluntario previo al comienzo de la fase de construcción, consistente en presentar el plan de contingencias y emergencias a la institución de Bomberos correspondientes a la zona del proyecto (7ma compañía de Maipú) con el fin de recibir la aprobación o correcciones necesarias para su implementación, por lo que existirá la respectiva coordinación con dicha institución

10. <u>Observante:</u> <u>Romina Elisa Albornoz Maluenda</u>

> ***Observación**: con el plan de movilidad vial que presento la constructora e inmobiliaria, al abrir las calles y aumentar el tránsito, se perderá la seguridad en el barrio*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Respecto a la seguridad en el barrio, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

***Observación**: se sugiere que una solución al impacto vial que tendria en la comunidad, seria habilitar un acceso que diera directo a vespucio como en la lmagen adjunta (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/06/06/IMG_20240606_WA0019.jpg). y eliminar el acceso a la villa el rosal.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

11. <u>Observante:</u> <u>Natalia Margarita Villatoro D</u>

***Observación**: Quiero manifestar mi objeción a este proyecto, ya que creo no han realizado una evaluación real del impacto de las modificaciones de tránsito, congestión y vulnerabilidad a la seguridad que generarán en nuestro entorno cuando esto ya sea habitable.*

Nos presentaron un estudio de impacto en el tránsito, que no se quién lo habrá validado, pero da risa, obviamente alguien que no vive acá, alguien que no ve que las calles de nuestro barrio no son apropiadas para un incremento del número de vehículos que puede traer consigo el funcionamiento de estas tres torres, alguien que no debe luchar permanentemente por donde uno estaciona su vehículo porque todos tienen mas de dos autos y al interior de las casas solo pueden estacionar uno, por lo que el resto queda en las calles, en la actualidad al estar ambos lados de la calle con vehículos estacionados sólo permite la circulación de un vehículo, que haremos cuando esto aumente y seamos mas los que debamos pasar por esta única vía disponible (principalmente en Doquilla), nos haremos señales de humo de una esquina a la otra o tendremos que esperar a encontrarnos y jugamos al cachipún para ver quien se devuelve marcha atrás?.

SI no lo han pensado, es un riesgo mortal el atropellar a alguien..... pero por una negligencia que alguien no visualizó igual es un delito absolutamente evitable.

Solicito una revisión de la información pero a horas en que verdad nos impacte, vengan a ver temprano cuando todos salen o bien a la hora que todos volvemos a nuestros hogares que es lo ideal, hay veces en que ni siquiera podemos entrar nuestros vehículos porque no dan los espacios para maniobrar, entonces como me hablan de que las calles están preparadas y sin hablar del riesgo que correremos si esto se vuelve un pasillo en el que cualquiera puede entrar y salir, a pesar de todo lo que hemos luchado como comunidad por nuestra seguridad, yo he sido directamente afectada por asaltos y robos y no estoy dispuesta a que se repitan.

¿Tienen otras alternativas para transitar, entonces porqué no utilizarlas y ayudar a la descongestión en lugar de seguir provocándola?

NOTA: los vecinos que actualmente viven en el edificio y no tienen donde estacionar sus vehículos lo hacen sobre la vereda de la calle Flor del notro a la entrada de nuestro Barrio, es una realidad el aumento de vehículos por hogar esas nuevas torres no estarán exentas de esa realidad y dónde estacionarán ellos los vehículos que no pueden estacionar en sus edificios? en las calles de nuestro barrio también? las que les comento que ya se encuentran colapsadas de vehículos estacionados cuando no nos encontramos trabajando?

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

12. Observante: Macarena Fernanda Barrera Farfán

***Observación**: Estimados, en el marco de la etapa de participación ciudadana expreso mis preocupaciones sobre el proyecto en evaluación. A continuación, detallo las observaciones que considero relevantes:*

1. Movilidad: La implementación del proyecto conllevará un aumento significativo en el flujo vehicular, exacerbando la congestión ya existente en la zona. Este incremento podría tener impactos negativos en la calidad de vida de los vecinos y en la eficiencia de los desplazamientos.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación****: 2. Presión de agua: Se ha observado en las etapas de construcción de edificios anteriores que la presión de agua en las viviendas presentó problemas recurrentes. Es fundamental considerar medidas que mitiguen esta situación para garantizar el acceso adecuado al suministro de agua potable.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

> ***Observación****: 3. Desratización y fumigación: Históricamente, la construcción de edificios en esta área ha generado problemas de plagas de ratas debido al movimiento de tierras. Es necesario implementar estrategias efectivas de desratización y fumigación para prevenir la proliferación de estas plagas y proteger la salud pública.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.
-

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

***Observación**: 4. Seguridad: El aumento del tránsito vehicular y peatonal podría aumentar los riesgos para la seguridad de las viviendas locales. Se deben tomar medidas adecuadas para garantizar la seguridad de los residentes y evitar posibles incidentes.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: 5. Polvo y ruido: El movimiento de tierras asociado al proyecto generará emisiones de polvo y ruido, lo cual puede afectar la calidad del aire y el bienestar de los habitantes cercanos. Se requieren acciones para mitigar estos impactos ambientales y proteger la salud de la comunidad.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

***Observación**: 6. Desnivel de casas: Es importante considerar que el movimiento de tierras puede provocar desniveles en las estructuras de las viviendas, lo cual podría representar un riesgo para la seguridad de los residentes y afectar la integridad de las construcciones.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Respecto a la excavación y movimiento de tierras, el Proyecto utilizará extracción con maquinaria (excavadoras), para su carga y retiro en camiones tolva. Los áridos en tanto, se acopiarán y humectarán en un sector del Lote 3A. Las excavaciones se ejecutarán conforme a las dimensiones, cotas y pendientes establecidas en los planos de arquitectura y conforme a lo indicado en el estudio de mecánica de suelo respectivo (ANEXO D DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/03c_ANEXO_D1-D7.zip). Destacar que respecto a la situación de la napa freática, no fue detectada dentro de las profundidades reconocidas en la mecánica de suelos, en promedio se ubica a profundidades de 35 m, por lo que durante la fase de construcción no se afectará el recurso agua (para mayor detalle revisar el estudio hidrogeológico adjunto en el señalado ANEXO D DIA). Adicionalmente, destacar que durante la fase de excavación del proyecto existente, no existió afloramiento de agua.
Para el acondicionamiento del terreno, también se contemplan las siguientes actividades (
• Nivelación del terreno: Se realizará en los sectores donde se proyectan instalaciones de servicios, administración y apoyo a la construcción y accesos definitivos, estacionamientos definitivos, caminos internos definitivos, sector áreas comunes de los edificios. El método a utilizar es manual y con maquinaria (minicargador).
• Compactación: Se proyecta en sector del camino interior permanente y zona de estacionamientos permanentes.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

• Acondicionamiento Perimetral: En cuanto a los cierres perimetrales, actualmente los Lotes cuentan en todo su contorno exterior con cierres prefabricados de hormigón por temas de seguridad, para las faenas de construcción, los cierres perimetrales temporales internos, serán de postes de madera 4" con placa OSB 11 mm y los portones de acceso serán de corredera colgante en bastidor metálico con plancha galvanizada.

> ***Observación**: 7. Acceso a servicios de urgencia: La congestión vehicular generada por el aumento del tráfico podría dificultar el acceso de los servicios de urgencia, como ambulancias, bomberos o carabineros.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación**: 8. Mantener el cierre de calle Las Flores: Es importante mantener este acceso cerrado por motivos de seguridad, tanto en la fase de construcción del proyecto, como en la etapa de posterior. Es fundamental asegurar que cualquier desarrollo propuesto tenga en cuenta tanto los aspectos ambientales como los impactos en la calidad de vida de la comunidad local.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, no se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

13. <u>Observante:</u> <u>Lorena Del Rosario Canales Silva</u>

> ***Observación****: La construcción de las torres impactará de manera negativa en la seguridad, las calles Doquilla con las Flores, ambas son muy angostas, no están hechas para tantos vehículos. Destruirán la seguridad que hemos conseguido, gracias a la unión de los vecinos y el pago de seguridad privada, tenemos tranquilidad.*
> *Tenemos mala conexión para servicios de urgencia, todos los accesos llevarían a la misma vía. Existen salidas alternativas, porqué interrumpir el buen funcionamiento de una comunidad, y agregar más peligrosidad al diario vivir de los vecinos. Estamos en una comunidad tranquila, libre de delincuencia, preocupada por los espacios comunes. Deben revisar alternativas que no impacten a esta comunidad de casi 300 casas.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

14. Observante: Christian Carlos Adán Pinaud Verde-ramo

***Observación**: Ante la preocupación alarmante de las consecuencias de proyecto a consultar por construcción y luego a su funcionamiento se manifiesta:*
Se realizó reunión vía online con abogado Cristian, en el cual se manifestó que Seremi de transporte pidió una salida de este complejo de edificios y que ésta fuese por calle Las Flores con dirección a nuestra comunidad, luego manifestó que la empresa fué la que fijó por ahí (y no por el otro lado hacia calle El Descanso) además que los tacos vehiculares aumentarían solo en 16,4 segs. por A.Vespucio, lo que demuestra el desconocimiento del flujo vehicular en caletera vespucio, que el mapeo de la situación base habían colegios suficientes, lo cual yo como profesor desempeñándome en el sector me consta que existe problema de matriculas en los establecimientos educacionales aledaños, que existía un promedio de 3,2 personas como promedio por departamento, lo cual triplicaría el flujo de personas y vehículos hacia la esquina de El Rosal y Vespucio, además que este proyecto amigable tendría según el salida por nuestra comunidad, siendo que produciría un colapso y cuellos de botella. La normativa sectorial de vehículos por calle Doquilla la cual es estrecha al igual que otras de la comunidad para los mas de 400 vehículos que tendrían los residentes de esos deptos. mas los de sus visitas, además el colapso para estacionar colapsando nuestra comunidad, alterando nuestra seguridad y tranquilidad, impactando en el control de seguridad que hemos logrado ante el significativo aumento de la delincuencia, además la plusvalía de nuestras propiedades se vería afectada malamente , a diferencia del terreno de la constructora, seguridad formada y financiada por nosotros y que la propia constructora a utilizado como calidad adicional para vender nuestras casas en el pasado, además del mejoramiento ambiental que hemos realizado.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: Los impactos humanos y viales de calificación serán enormes, los estudios de aguas negras o servidas y agregado a las aguas lluvias, el normal servicio de agua potable y energía*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

eléctrica, además de los servicios de comunicaciones, estos últimos por el bloqueo de ondas por los edificios, ya conocemos las molestias que tienen los habitantes actuales de los departamentos ya habitados también.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

***Observación**: Los mencionados son los más graves, además de los por la etapa de construcción, movilización de personal contratado, maquinarias, polvo suspendido y en nuestras casas, alteración de la privacidad de nuestros hogares al tener al frente torres con las ventanas de, plaga de ratones, ruidos a toda hora y todos los días durante y después de la construcción, estamos seguros que los que proyectaron este complejo no tendrán el deseo de vivir en ellos y tampoco ahora en nuestra comunidad, y para nosotros y nuestros hijos perderemos nuestra seguridad y tranquilidad.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

15. <u>Observante:</u> <u>Luis Jacob Cornejo León</u>

***Observación**: El proyecto tendrá diversos impactos negativos, razón por la cual es importante escuchar a la comunidad que convivirá día a día con los impactos de dicho proyecto:*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

1. El ingreso hacia las nuevas torres será por calles donde hoy existe un jardín infantil, el cual es una parte importante de la vida de la comunidad, y en donde se realizan diversas actividades organizadas por el jardín que van más allá de lo que ocurre en una sala de clases.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: 2. Hoy la villa cuenta con portón de acceso y seguridad privada, dado que es un sector que tiene solo 1 acceso, lo cual nos ayuda a mejorar considerablemente la seguridad de nuestras familias, en un contexto de crecimiento de la delincuencia, la cual además tiene una violencia mucha mayor a la que conocíamos como país. Este proyecto nos elimina esa posibilidad de poder controlar un único acceso, y por lo tanto afecta directamente la tranquilidad de nuestras familias.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: 3. La construcción presenta además problemas de contaminación (polvo en suspensión, ruidos molestos) y de infraestructura (aumento de la congestión vehicular, deterioro de las calles, y una potencial baja en la presión del agua).*

Consideremos a lo menos "prudente" que la inmobiliaria busque otras opciones de acceso a sus torres, con la finalidad de no afectar la calidad de vida de quienes adquirimos una vivienda (con la misma inmobiliaria) en condiciones muy distintas a la que este proyecto busca desarrollar.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

Respecto al tema vial y según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip
Respeto al deterioro de las calles, el titular ha señalado que si existe deterioro de calles en la fase de construcción en relación causa-efecto el titular responderá conforme a lo que le corresponda

En relación a una potencial baja en la presión del agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

16. Observante: Pamela Angela Álvarez Otárola

***Observación**: Mala conexión para servicios de urgencia siendo que todos los accesos llevarían a una misma vía, sin semáforos, no existe zona dedicada a implementación de servicios de seguridad, caseta de paz ciudadana ni carabineros, a pesar de existir un proyecto de crear una, con el aumento de la población de futuros proyectos inmobiliarios y accesos en general, esto colapsaría*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

17. <u>Observante:</u> <u>María Ignacia Galarce González</u>

> ***Observación***: *Es de suma importancia considerar la opinión de los vecinos de la villa, ya que hasta el momento es un lugar tranquilo para vivir, gracias a la seguridad que tenemos. Si este proyecto se lleva a cabo, se estaría pasando a llevar la seguridad, tranquilidad y comodidad que existe hasta ahora. Si se abre las calles la constructora estaría faltando gravemente a una publicidad engañosa para lograr vender las casas, ya que está construcción de torres, generaría un impacto ambiental, de mucha contaminación auditiva, problemas de agua y además generaría importantes plagas de ratones, tacos e inseguridad.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

En relación a “problemas de agua”, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

18. <u>Observante:</u> <u>Ana María Esquivel Pino</u>

***Observación**: Nuestro barrio es seguro con el proyecto de la inmobiliaria será como invitar a la delincuencia en otro aspecto los tacos ya existentes se triplicaran si hay alternativas por q perjudicarnos la alternativa es Vespucio*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

19. Observante: Sara Loreto Riquelme Campos

***Observación**: Mi observación principal en relación al nuevo proyecto es la preocupación de movilización, cortes de suministros en la construcción y los problemas de acceso que tendremos al utilizar la calle flor del Notro para sus trabajos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

20. Observante: Nicole Stephanie Donoso Esquivel

***Observación**: El proyecto de construcción de torres impactará de manera negativa en la seguridad vial, dado que el ingreso hacia las nuevas torres será por las calles Doquilla con Las Flores y Flor del Notro con Camino a Las Flores, en intersección Camino a Las Flores Con Flor del Notro existe un **Jardín Infantil JunJi**, donde hasta la fecha realizan actividades con los niños dentro de la*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

comunidad, ahora con el flujo de vehículos esto no podrá ser posible, además del peligro que implica el aumento de vehículos con párvulos en la zona.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, no se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

21. Observante: Giannina Andrea Blanco Ahumada, Georgina Del Carmen Ahumada Zúñiga, Jonathan Germán Mahncke Arancibia

***Observación**: 1. Dado que en el período de construcción, los movimientos de tierra, principalmente las excavaciones y el tránsito de vehículos y maquinarías en sectores antes no intervenidos, podrían provocar que plagas y vectores como los roedores salgan a reubicarse en busca de nuevos nichos habitables y alimentación, afectando a las comunidades y lugares contiguos, no preparados para esta invasión, y que no lo veo abordado en algún documento de la DIA, quiera saber ¿Cuál es el procedimiento o plan que se considera para evitar y prevenir esto? ¿De qué modo y en qué periodos se efectuarán desratización, fumigación, mantenimiento de la limpieza del área? Se solicita explicar cuáles son los efectos del proyecto en el área de influencia en torno a la generación de plagas, vectores, y como se va a tratar desde el punto de vista del Plan de Contingencias y Emergencias.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**: 2. Considerando la necesidad de luz natural para la salud física, como por ejemplo por la síntesis de la vitamina D, y para la salud mental, para los que haceres cotidianos de la comunidad y por un posible mayor gasto de calefacción en temporada de invierno. ¿Cómo la inmobiliaria, es decir, el titular del proyecto, asegura no interrumpir la fuente de luz natural de los rayos solares hacia las viviendas cercanas, principalmente las del barrio contiguo a los edificios, dado la dimensión del proyecto? ¿Y cómo esta alteración no presentaría un ECC señalado en el artículo 11, literal c) de la ley 19300?*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

> ***Observación****: 3. En relación al plan de movilidad, en el punto 2.5.1 se informa que el proyecto cuenta con dos accesos vehiculares, uno por calle Flor del Notro y otro por calle Av. El Rosal, pero la Figura 2-3 del mismo documento muestra que dos accesos, uno por calle Flor del Notro y otro Camino Las Flores. Favor aclarar cuál es la información correcta.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En la siguiente imagen se pueden ver los accesos durante fase de construcción y operación:

> ***Observación****: 4. En relación al acceso vehicular y peatonal por calle Camino Las Flores, informados en el punto 2.5.1 y 2.5.2 del plan de movilidad, nos parece que esto presentaría una alteración significativa del sistema de vida y costumbres de la comunidad y vecinos del Barrio Las Parcelas - Villa El Rosal de Vespucio, ya que desde que existe el barrio el acceso al mismo ha sido únicamente por calle Flor del Notro y hace varios años cuentan con un acceso controlado por dicha calle, lo que ha contribuido con mantener la seguridad de dicho barrio y la vida de comunidad, con el tránsito de vecino y/o sus visitas, lo que sería totalmente afectado por este segundo "acceso" que además haría perder el control porque visitas al edificio podrían ingresar por el acceso de Flor del Notro y luego salir por Camino Las Flores.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

Por otra parte, se informa que no existirán camiones o vehículo alguno relacionado con el proyecto durante la fase de construcción, por lo que se descarta impacto al pavimento en dicha fase. Con respecto a la fase de operación, la salida a la se hace alusión, como se verá, será solo de emergencia, por lo que existirá un tránsito mínimo a aquel sector del proyecto, destacándose igualmente afectación al pavimento por este concepto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

La calle de acceso individual se mantiene y el acceso principal seguirá siendo por aquel camino interno que da a Calle Flor de Notro, reservándose el acceso a Doquilla con Las Flores solo como salida de emergencia.

> ***Observación**: 5. En las Rutas de Ingreso y Egreso del plan de movilidad se puede observar que todas las mencionadas siempre confluyen en la esquina de Flor del Notro con Av. El Rosal, que es un cruce no regulado (sin semáforo), y que en horas punta presenta alta afluencia vehicular y que , para el caso de la ruta de egreso se ve muy afectado por que la preferencia la tienen los vehículos que transitan por Avenida El Rosal ¿Cómo el titular asegura que, dado el fuerte aumento automotriz que genera y generará el proyecto en cuestión, esta esquina no será un nuevo punto de congestión vial, con las consecuencias ambientales que esto significa?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación**: 6. Respecto a las mediciones de flujo vehicular presentada en el plan de movilidad, nos parece que la realización de las mediciones en un solo día, no es representativo de la situación del sector medido, considerando además que según lo que podemos observar quienes vivimos acá es que los lunes y viernes son los días con mayor tránsito de vehículos. Solicitamos considerar lo indicado y realizar nuevamente mediciones.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación**: 7. Respecto al plan de movilidad y las fotografías de la situación actual, especialmente con el sector de Av. El Rosal con Flor del Notro, creemos no se describe y se observa la situación real, ya que no se observa la congestión en horas punta ni tampoco el "terminal temporal" que realiza el sistema de transporte público (línea I08), en horas punto, ocupando una de las tres vías de Avenida El Rosal entre Av. Américo Vespucio y Calle Flor del Notro. Creemos que esto se debe integrar y considerar dentro del plan de movilidad y el modelamiento.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

> ***Observación**: 8. La Municipalidad ha aprobado la caseta de guardias con la cual cuenta nuestra Comunidad del Rosal de Vespucio, incluido la autorización por Smapa y Enel de los servicios de agua y consumo eléctrico. Lo anterior, es señal de la valoración como comunidad y de la relevancia de implementar medidas de seguridad ciudadanas para resguardar nuestros hogares del aumento de la delincuencia. No obstante, con el acceso mediante la esquina de flor del notro con doquilla que quieren otorgar al proyecto acabarían con el trabajo de 14 años por otorgar seguridad al entorno y a nuestra comunidad. Este acceso podría ser reemplazado por el acceso que será habilitado por la empresa para la etapa I de construcción, mediante Americo vespucio. Instamos a la empresa a reevaluar dicho acceso, considerándolo tanto para la etapa de construcción como operación (ingreso y salidas de los residentes a las Torres de edificios).*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

22. <u>Observante:</u> <u>Beatriz Del Carmen Farfán Ramos</u>

> ***Observación**: quisiera presentar mi preocupación por el proyecto en evaluación que se piensa construir detrás de mi casa y que nos afecta a todos los vecinos, de Villa El Rosal de Vespucio II, sobre todo a los que vivimos en calle Doquilla.*
> *1-Desnivel de terreno y casas: Es importante considerar que el movimiento de tierra del proyecto anterior, con el paso reiterativo de camiones por detrás de nuestras casas, causó algunos daños estructurales como trizaduras en muros, cerámicas y desniveles que con el tiempo se fueron notando en las puertas de closet. El nuevo proyecto podría representar un riesgo para la construcción de nuestras casas.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Respecto a la excavación y movimiento de tierras, el Proyecto utilizará extracción con maquinaria (excavadoras), para su carga y retiro en camiones tolva. Los áridos en tanto, se acopiarán y humectarán en un sector del Lote 3A. Las excavaciones se ejecutarán conforme a las dimensiones, cotas y pendientes establecidas en los planos de arquitectura y conforme a lo indicado en el estudio de mecánica de suelo respectivo (ANEXO D DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/03c_ANEXO_D1-D7.zip). Destacar que respecto a la situación de la napa freática, no fue detectada dentro de las profundidades reconocidas en la mecánica de suelos, en promedio se ubica a profundidades de 35 m, por lo que durante la fase de construcción no se afectará el

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

recurso agua (para mayor detalle revisar el estudio hidrogeológico adjunto en el señalado ANEXO D DIA). Adicionalmente, destacar que durante la fase de excavación del proyecto existente, no existió afloramiento de agua.

Para el acondicionamiento del terreno, también se contemplan las siguientes actividades (
• Nivelación del terreno: Se realizará en los sectores donde se proyectan instalaciones de servicios, administración y apoyo a la construcción y accesos definitivos, estacionamientos definitivos, caminos internos definitivos, sector áreas comunes de los edificios. El método a utilizar es manual y con maquinaria (minicargador).
• Compactación: Se proyecta en sector del camino interior permanente y zona de estacionamientos permanentes.
• Acondicionamiento Perimetral: En cuanto a los cierres perimetrales, actualmente los Lotes cuentan en todo su contorno exterior con cierres prefabricados de hormigón por temas de seguridad, para las faenas de construcción, los cierres perimetrales temporales internos, serán de postes de madera 4" con placa OSB 11 mm y los portones de acceso serán de corredera colgante en bastidor metálico con plancha galvanizada.

> ***Observación**: 2-Polvo y ruido: El movimiento de tierra y el ruido que genera la construcción, ya lo vivimos con el proyecto anterior y de verdad crea un ambiente de malestar que afecta nuestra salud y viviendas, el polvo se mete por todas partes y afecta las tareas cotidianas de un hogar, el ruido de máquinas y camiones todo el dia pasando por detrás de las casas es casi insoportable. Es de suma importancia que se realicen acciones para mitigar este impacto ambiental que tanto nos perjudica sobre todo a los que estamos más cerca.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

> ***Observación**: 3-Desratización y fumigación: En el proyecto anterior tuvimos que sufrir la plaga de ratas en todas las casas, encontrando a veces hasta 7 ratas diarias en mi patio ya que mi gato las pillaba. Vivir con todas las ventanas cerradas y sin poder salir al patio trasero es muy desagradable.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

> ***Observación**: 4-Presión de agua: Con la construcción de las dos torres anteriores bajo mucho la presión de agua, cosa que antes no pasaba. Es importante considerar este punto.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

> ***Observación**: 5-Seguridad: Para nuestra comunidad y especialmente para los residentes de calle Doquilla, es muy importante mantener la seguridad, sobre todo en estos tiempos de tanta delincuencia, por lo tanto pedimos que por favor no se abra la calle Las Flores con Doquilla. La Comunidad con gran esfuerzo paga guardias privados para mantener cerrado el acceso de Flor de Notro, lo que nos permite vivir medianamente tranquilos, por favor tomar este punto muy en cuenta.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

> ***Observación**: 6-Flujo vehicular: Hay que considerar que este proyecto conllevará un gran flujo vehicular y que ya existe una significativa congestión en las mañanas y las tardes. No hay semáforo en la salida de calle Flor de Notro con Av. El Rosal lo que es también un punto importante y que se pueden provocar accidentes tanto para vehículos como para peatones.*
> *Espero sean tomadas en cuenta las preocupaciones de todos los vecinos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

23. Observante: Paulina Inés Arce Escobar

> ***Observación****: Mi reparo es respecto a unas torres de edificios que se quieren construir cercano al rosal o en flor del notro. Ya construyeron antes y no hicieron alcantarillas nuevas y las nuestras colapsan bastante seguido.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

> ***Observación****: Además, la congestión vehícular por Av. El Rosal ya es dificultosa y será mucho peor. A parte, considerando la cantidas de personas que viven por el sector, no hay accesos expeditos en caso de emergencias.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

24. Observante: Patricia Paola Aliaga Aliaga

***Observación**: En relación y en referencia a este proyecto, a la mala conexión para servicios de urgencia siendo que todos los accesos llevarían a una misma via, no hay zona dedicada a implementacion de servicios de seguridad. la cantidad de torres y edificación en la zona no hay ningún espacio dedicado a Bomberos y su acceso rápido para la atención de emergencias*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio. No obstante, se informa que el titular presentó un compromiso ambiental voluntario previo al comienzo de la fase de construcción, consistente en presentar el plan de contingencias y emergencias a la institución de Bomberos correspondientes a la zona del proyecto (7ma compañía de Maipú) con el fin de recibir la aprobación o correcciones necesarias para su implementación, por lo que existirá la respectiva coordinación con dicha institución

***Observación**: Hay un proyecto inmobiliario que comprende cerca de 28.000 viviendas, lo que provocaria un colapso total Hacia camino a La Farfana*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto,

***Observación**: Si se mantiene como único acceso avenida el Rosal esta calle será un caos*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

***Observación**: Adaa el impacto de la unión de ruta 78 y 68.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto,

25. Observante: Cynthia Rocío Acevedo Naranjo

***Observación**: Unas de las observaciones más importantes en el sector, es la baja presion constante de agua que existe, consiguiente la ruptura de. matrix de agua constante en la calle el rosal, hedor al parecer de la planta de tratamiento de agua, la falta de poda de los arboles, falta de desratización ya que aun existen sitios de plantacion y cosechas cerca.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

26. Observante: Claudio Antonio Guzmán Lasagna

***Observación**: Dentro de las observaciones que se puede emitir al proyecto, más allá de la contaminación visual que se realiza para los que vivimos en el condominio aledaño al proyecto, además tendremos problemas con la privacidad, dado que las torres tendrán vista directa sobre nuestras casas.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

***Observación**: Además, nos causará un grave problema de contaminación vial, dado que no están los accesos por las calles principales y derivaciones diseñadas para soportar el volumen de vehículos que comenzarán a transitar, todo esto sin contar con el agravamiento real del problema de seguridad que se generará, que viene asociado a lo mismo, al no tener un flujo expedito hacia y desde los edificios, nos exponemos a continuos portonazos y robos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

27. <u>Observante:</u> <u>Fernando Alexis Linco Cordero,</u>

***Observación**: El proyecto de construcción de torres impactará de manera negativa en la seguridad vial, dado que el ingreso hacia las nuevas torres será por las calles Doquilla con Las Flores y Flor del Notro con Camino a Las Flores, en intersección Camino a Las Flores Con Flor del Notro existe un Jardín Infantil JunJi, donde hasta la fecha realizan actividades con los niños dentro de la comunidad, ahora con el flujo de vehículos esto no podrá ser posible, además del peligro que implica el aumento de vehículos con párvulos en la zona.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

> ***Observación****: La comunidad hasta la fecha gracias a la organización de todos mantiene contratada seguridad privada en la entrada de calle Flor del notro, esto fue utilizado por la inmobiliaria para su beneficio, dado que ofrecieron sus nuevas casas con seguridad, la cual no era provista por ellos, sino por todos los vecinos de manera particular. En todos estos años la comunidad ha estado alejada de los asaltos y robos dado este control, pero estos accesos nuevos irán en desmedro del barrio, ya que, será imposible mantener un control de acceso hacia el exterior, el cual hoy cuenta con aprobación de la municipalidad*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, el titular ha señalar que el acceso de calle Doquilla (que es el que daría a la parte residencial de la comunidad) será solo una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio.

Así mismo, el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV que estarán apuntando a calle Doquilla. Además, se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción y, durante la fase de operación, al menos existirán los respectivos porteros.

> ***Observación****: Además, se debe agregar la generación de polvo en suspensión, ruido, deterioro de las calles, impacto vial (tacos a la salida de nuestras casas), baja presión de agua producto de la construcción de las torres, hoy ya tenemos baja presión de agua.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Respecto a la presión del agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

28. Observante: Eduardo Esteban Jara Albornoz, Angela Adriana Zamorano Ovalle, Catalina Ignacia Jiménez Aliaga, Patricia Paola Aliaga Aliaga, Andrés Eduardo Riquelme Pacheco

> ***Observación****: El proyecto de construcción de torres impactará de manera negativa en la seguridad vial, dado que el ingreso hacia las nuevas torres será por las calles Doquilla con Las Flores y Flor del Notro con Camino a Las Flores, en intersección Camino a Las Flores Con Flor del Notro existe un Jardín Infantil JunJi, donde hasta la fecha realizan actividades con los niños dentro de la comunidad, ahora con el flujo de vehículos esto no podrá ser posible, además del peligro que implica el aumento de vehículos con párvulos en la zona.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

> ***Observación****: La comunidad hasta la fecha gracias a la organización de todos mantiene contratada seguridad privada en la entrada de calle Flor del notro, esto fue utilizado por la inmobiliaria para su beneficio, dado que ofrecieron sus nuevas casas con seguridad, la cual no era provista por ellos, sino por todos los vecinos de manera particular. En todos estos años la comunidad ha estado alejada de los asaltos y robos dado este control, pero estos accesos nuevos irán en desmedro del barrio, ya que, será imposible mantener un control de acceso hacia el exterior, el cual hoy cuenta con aprobación de la municipalidad*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, el titular ha señalar que el acceso de calle Doquilla (que es el que daría a la parte residencial de la comunidad) será solo una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio.

Así mismo, el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV que estarán apuntando a calle Doquilla. Además, se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción y, durante la fase de operación, al menos existirán los respectivos porteros.

> ***Observación****: Además, se debe agregar la generación de polvo en suspensión, ruido, deterioro de las calles, impacto vial (tacos a la salida de nuestras casas), baja presión de agua producto de la construcción de las torres, hoy ya tenemos baja presión de agua.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Respecto a la presión del agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

Observación**: La saturación de esta zona con la construcción de más torres en un espacio muy reducido vera impactada la calidad de vida de todo el entorno, la cantidad de vehículos que se incorporaran al sector, será el doble de lo existente hoy en día y no estamos de acuerdo en que se nos impacte de esta manera tan agresiva a nuestra calidad de vida.* ***La inmobiliaria debe dar otras alternativas de acceso a sus torres las cuales no impacten nuestro diario vivir
Por último, cabe señalar que si bien la calle flor de notro (principal arteria de salida) es de 2 pistas tiene un uso regular de un solo vehículo para transitar debido a la cantidad de domicilios con 2 vehículos los cuales no caben estacionados dentro de la propiedad. la villa cuenta solo con un acceso y salida para mas de 300 propiedades.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

29. Observante: Fresia Ester Calderón Pineda

***Observación**: Mis observaciones son:*
1.- Negativa por seguridad vial, el ingreso para las torres serapor calle doquilla, las flores y flor del notro , en camino de las flores hay un jardin junji, realizan actividades dentro de la comunidad, el flujo en demasia impedira el normal funcionamienrto, las calles no estan preparadas para un alto flujo.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: 2.- nuestra comunidad a pagado por seguridad todo este tiempo para evitar robos, secuestro, asaltos, sera un desmedro para la villa.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: 3.-mucho polvo en suspension, ruido, deterioro de las calles, un impacto vial muy fuerte. tacos en todas las salidas, nosotros ya con la construccion de las dos torres de ahora tenemos problemnas para salir a la calle el rosal. La baja presion del agua productos de las torres, ahora ya tenemos ese problema, me imagino que mas adelante seria un caos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

En relación al deterioro de las calles, el titular ha mencionado que durante la construcción no circularán camiones pesados, ligeros o cualquier otro tipo de vehículo por las calles aledañas al proyecto, canalizando todo por el pase de servidumbre que existe para tal efecto y, por lo mismo no existirá tal deterioro de la calidad de las vías en esta fase. Por otra parte, durante la fase de operación, el titular dejó constancia en la adenda que si existe deterioro de calles en la fase de construcción en relación causa-efecto el titular responderá conforme a lo que le corresponda.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

En relación a la presión del agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

***Observación**: 4.- nuestros espacios reducidos, la calidad de nuestro entorno afectado, por la cantidad de vehiculos. La inmobiliaria debe dar otras alternativas.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip
***Observación**: 5.- La saturacion de los alcantarillados, ya tenemos problemas tcada 6 meses aproximadamente, debemos pagar para que despaten los alcantarillados, por inundaciones en nuestros baños y lo que implica lo fetido y poco salubre para nuestros niños.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

***Observación**: 6.- No dejen que nos conviertan en otra estacion central, llenos de edificios, que merma la seguridad, el entorno que a costado tanto mantenerlo (municipalidad)*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

30. <u>Observante:</u> <u>María Ingrid Leiva Ávalos</u>

***Observación**: Se verá afectada nuestra seguridad que es resguardada por un portón de acceso y guardias contratados por la comunidad. Al abrir la calle para el tránsito de personas ajenas a nuestro barrio nos exponemos a la delincuencia, robos, portonazos, etc.*

Además se debe considerar la baja que ya ha tenido la presión del agua con las torres construidas, el flujo de los alcantarillados que también ya se han visto afectados, etc..

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Se ruega considerar todos estás problemáticas por el bien de todos.

Muchas gracias.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

31. Observante: Germán Adrián Millacaris Parra

***Observación**: Claramente el proyecto impactará en nuestra Villa Barrio Las Parcelas El Rosal. Las calles Doquilla y Las Flores son muy angostas y no tiene espacio suficiente para soportar la cantidad de vehículos que circulará si habilitan por esta calle el flujo vehículos de las Torres, sin contar que en calle las Flores funciona un jardín infantil de la Junji, el cual realiza actividades de manera periódica en la calle y sus alrededores.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: En la Villa estamos organizados desde el año 2009. Donde el acceso es controlado y pagamos a un equipo de vigilantes que filtra el acceso a cualquier persona ajena, esto con motivos de seguridad.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: En definitiva, no estoy de acuerdo que el proyecto incluya el acceso o salida por nuestra Villa que actualmente es cerrada y tiene un solo acceso con control de vigilantes. De seguir adelante, habrá un impacto vial y en la calidad de vida de nuestros vecinos. Pido por favor que el proyecto considere otras alternativas de acceso y salida a los nuevos edificios.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

32. Observante: Marcela Janet González Cerpa

***Observación**: Si se abre la calle, eso nos conllevaría a una gran congestión vehicular, ahora ya es difícil salir con los dptos que están a la salida de la villa, realizando más torres sería un caos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: Además se perdería todo lo que es la seguridad, lo que ha costado mantener durante tantos años; apelo a la constructora considerar, ya que lo que ellos ofrecieron para vender las casas su eslogan principal era la seguridad del sector, los guardias y calles cerradas.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

33. Observante: Nelson Enrique Lillo Díaz

***Observación**: Observaciones relacionadas con Movilidad, alcantarillado, presión de agua, desratizacion, fumigación, seguridad, etc . Proyecto construcción las torres del Rosal Maipu*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Respecto a "alcantarilla", "presión de agua" y "seguridad", esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

34. Observante: Paola Alejandra Farías Bravo

***Observación**: Al abrir el acceso de nuestra comunidad afectará el uso y costumbres que tenemos como vecinos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

35. Observante: Víctor Manuel Candia Bustos

***Observación**: Buenas Tardes, atendiendo al proyecto de Modificación del proyecto Inmobiliario El Rosal tengo una observación muy importante que hacer y espero sea atendida por que son varios vecinos del condominio existente que tienen la misma preocupación.*
Somos un conjunto habitacional de casas que colinda con este proyecto y desde hace mas de 14 años ha construido su seguridad teniendo una caseta con guardias de nuestro costo en la única entrada y salida de vehículos y personas. Ha sido muy eficaz en el combate de la delincuencia , portonazos, robos, etc, tanto asi que nos sentimos seguros en nuestro microbarrio. Además señalar que gracias a la Municipalidad hemos regularizado la caseta, hoy cuenta con empalme y rol, todo en regla y apoyados por el municipio.
Es asi como el nuevo proyecto vendrá a afectar completamente nuestra forma de vida, primero si se abre un acceso de este conjunto a nuestro microbarrio, de que manera podríamos controlar los accesos, perderemos una de las cosas mas importantes que tenemos, la seguridad, sin mencionar que serán mas de 400 familias con sus vehículos que circularán libremente por calle Doquilla para salir a Las Flores, en horas punta provocará una congestiòn, y aquellos vecinos que viven en esa calle que no tendrán siquiera una vida normal, nosotros que vivimos dentro tendremos esperas para salir, por que Las Flores sumará mas vehículos en nuestro trayecto para salir al Rosal y Vespucio.
Creo que es un desproposito quitar la tranquilidad a un grupo de vecinos que han logrado con mucho esfuerzo su seguridad, un proyecto no debe afectar el entorno, nuestra vida personal ni nuestra calidad de vida, mas en el mismo plano tienen al alcance la alternativa de hacer el ingreso por Vespucio.
Espero que mi opinion ciudadana se tome en cuenta, Maipu es una comuna que llevo en mi corazon, siempre quise vivir aca, más con esta seguridad que hemos construido con nuestros vecinos, pero si se afectan nuestras vidas con proyectos de esta indole con tristeza tendré que evaluar otras alternativas de domicilio. Atentos saludos

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

36. Observante: Víctor Jorge Ramírez Luco

***Observación**: Solicito puedan eliminar proyecto de construcción de torres en el sector que vivimos, ya que ya en la actualidad presentamos problemas de presión de agua, saturaciones de alcantarillado, movilidad reducida para acceso a domicilios, nuestras calles son angostas y y se encuentran saturadas.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Respecto a “problemas de presión de agua” y “saturaciones de alcantarillado”, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

***Observación**: Además solicitar que puedan reforzar la seguridad del sector, accesibilidad para entrar y salir de nuestra villa. Poder fumigar el sector.etc.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Respecto a “reforzar la seguridad del sector”, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

37. <u>Observante:</u> <u>Paulina Andrea Delgado Yáñez</u>

***Observación**: Aumento tráfico automóvil. aumento tiempos de traslados por mayor flujo*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: disminución presión del agua*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

***Observación**: Disminuye la seguridad por mayor flujo de personas*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: Plagas*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores,

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

38. Observante: Karen Priscilla Manríquez Riveros

***Observación**: Soy vecina del barrio Alto el Rosal y me dirijo a ustedes para compartir mis observaciones sobre el proyecto de construcción de las Torres, el cual considero tendrá un impacto significativo en nuestra comunidad, especialmente en términos de seguridad ciudadana.*

La seguridad es mi principal preocupación. Con el aumento en la densidad poblacional que traerá la construcción de las torres, es probable que enfrentemos un incremento en los delitos y en la sensación de inseguridad en nuestro barrio. Es crucial que se planifiquen e implementen medidas de seguridad adecuadas para proteger a todos los vecinos, incluyendo un refuerzo en la vigilancia y la instalación de sistemas de seguridad eficientes.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: Además, el aumento del tráfico vehicular puede generar congestiones, lo que no solo afecta la movilidad, sino que también incrementa el riesgo de accidentes, poniendo en peligro a nuestros hijos y a todos los peatones.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: En cuanto al alcantarillado y la presión del agua, estos servicios básicos podrían verse comprometidos, afectando nuestra calidad de vida diaria. Es necesario asegurarnos de que el sistema actual pueda manejar la nueva carga sin inconvenientes.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

***Observación**: La desratización y fumigación son también aspectos importantes a considerar. La construcción puede perturbar el ecosistema local, obligando a las plagas a desplazarse hacia nuestras viviendas. Medidas preventivas adecuadas deben ser implementadas para evitar este problema.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

39. <u>Observante:</u> <u>Ingrid Pilar Cea Robledo</u>

***Observación**: Buenas tardes quisiera hacer observación del impacto que ocasionará este proyecto que si abren el acceso afecta nuestros usos y costumbres como comunidad nuestras calles no están diseñadas para un aumento de tráfico, ya no nos podemos ni estacionar, a veces no podemos ni entrar el auto además no hay zona dedicada a implementación de servicios de seguridad caseta de seguridad ciudadana. En unos años esto será un caos. Porfavor tener en cuenta nuestras observaciones al momento de autorizar este proyecto.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

40. Observante: Samuel Leonardo Arochas Navarrete, Soledad Del Pilar Contreras Sánchez, Daniel Eduardo Villegas Neira

***Observación**: Observaciones sobre el impacto en la vida diaria:*
1. Movilidad y Tránsito:
- Aumento del Tráfico: La construcción de las torres puede incrementar significativamente el tráfico en calle Doquilla y las calles circundantes, como doquilla y Calle L. Flores.
- Accesos Abiertos: Existe el peligro de que se abran accesos directos por la villa, lo que aumentaría el tránsito de personas y vehículos por las calles residenciales, generando ruido y posibles problemas de seguridad.
- Tráfico en Calles Residenciales: El aumento del tránsito vehicular representa un peligro adicional debido a la presencia de niños en un barrio que es tradicionalmente tranquilo y residencial. Esto podría incrementar el riesgo de accidentes y afectar la tranquilidad del vecindario.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

Observación: *2. Infraestructura y Servicios:*
- Alcantarillado: El nuevo desarrollo podría ejercer presión adicional sobre el sistema de alcantarillado, lo que podría resultar en problemas como desbordamientos o atascos.
- Presión de Agua: La mayor demanda de agua debido a las nuevas torres podría reducir la presión del agua para los residentes actuales, especialmente durante las horas pico.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas. Respecto a la presión del agua, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

Observación: *3. Salud y Medio Ambiente:*
- Desratización y Fumigación: La construcción puede alterar el hábitat de roedores e insectos, provocando una posible infestación en las áreas residenciales adyacentes.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Observación: *- *Ruido y Contaminación del Aire*: Las obras de construcción generarán ruido y polvo, afectando la calidad de vida de los residentes cercanos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Observación: *4. Seguridad:*
- Incremento de la Inseguridad: Un mayor flujo de personas en el área podría llevar a un aumento de la inseguridad, con posibles robos o vandalismo.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

Observación: *- *Peligros en la Construcción*: La maquinaria y las actividades de construcción presentan riesgos adicionales para la seguridad de los niños y otros residentes.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la maquinaria y las actividades de construcción se dearrollarán dentro de la instalación de faena correspondiente, sin interacción con los residentes.

Observación: *Se deberia considerar el uso del Camino Interior*: Se sugiere que los desarrolladores utilicen el camino interior que colinda con los edificios para minimizar el impacto en las calles residenciales. Esto ayudaría a preservar la tranquilidad y seguridad del barrio, especialmente para los niños , adultos mayores y las familias en el contexto de la tranquilidad de barrio.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que durante la fase de construcción no existirá tránsito de vehículo alguno relacionado con el proyecto, que transite por las calles residenciales.

Con respecto a la fase de operación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

41. Observante: Bernardo Francisco Guerra Veg

***Observación**: Hoy por hoy la seguridad es uno de los temas de mayor urgencia en el país, este proyecto lejos, resta más que suma, no sigamos haciendo mal las cosas, tapando el sol con un dedo y resguardemos la seguridad de los que día día aportamos al desarrollo de este país*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

42. Observante: Gustavo Iván Bustamante Arias

***Observación**: La pretensión de saturar con mayor cantidad de edificios significa un alto impacto de la calidad de vida de los habitantes de villas y sectores contiguos, por lo siguiente:*
1- Saturación por demanda de servicios.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no se refiere a algún componente ambiental específico del proyecto en evaluación, lo que dificulta poder darle una respuesta adecuada.

***Observación**: 2- Impacto ambiental y acústico.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

***Observación**: 3- Impacto vial significativo al formar al atascos en vías y esquinas de avenidas ya saturadas.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: 4- Impacto en el uso de aguas, presión de las mismas.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

43. Observante: Sandra Del Rosario Vargas Barahona

***Observación**: Junto a mi familia somos residente de este micro barrio El Rosal, donde vivimos en calle Doquilla y estamos muy preocupados por las torres que construirán más las ya edificadas por el impacto ambiental que tendrán, estas calles son angostas y no darán abastos por el números de vehículos que transitan si se llegarán abrir por el interior de esta comunidad, sin mencionar que ya hay problemas de los alcantarillados, la presión del agua que ya hemos tenido, todos esto obviamente se incrementará si o si.*
Deseando que esta observación ciudadana tenga una buena acogida, me despido junto a mi familia.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

En relación a "problemas de los alcantarillados, la presión del agua", esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.

44. Observante: Erick Carlos Osorio Muñoz

***Observación**: Favor aprobar*

> **Evaluación técnica de la observación:** Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto

45. Observante: Claudia Gabriela Durán Gómez

***Observación**: Debido al Proyecto inmobiliario El Rosal en la comuna de Maipú me tomo el tiempo para poder plantear las siguientes observaciones.*
De manera personal, me preocupan los siguientes temas:
- Presión de agua, el sector ya tiene estos problemas de manera frecuente y no ha sido resuelto, me preocupa que debido a la construcción del proyecto esto empeore y se mantenga en el tiempo.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

***Observación**: - Problemas de alcantarillado por el aumento de viviendas*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

***Observación**: - Plagas debido a las excavaciones correspondientes a la construcción del proyecto, me gustaría saber cuales son los planes de mitigación respeto a desratizacion y fumigación del sector.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**: - Seguridad, debido al alto flujo de trabajadores, camiones, gruas y todo lo que implica una construcción, ya sea traslado, recepción de materiales. Me preocupa la exposición a robos u otro tipo de problemas que se puedan generar debido al alto flujo de personas circulando por el sector esto es sin tener claridad de cuál es el punto de acceso de estos.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: - Contaminación acústica por la construcción del proyecto considerando que está muy cerca de las casas. Y también considerando que cuando compramos la vivienda la empresa dueña de los terrenos no informaron sobre los proyectos futuros del sector.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

***Observación**: - Contaminación ambiental debido al movimiento de tierra que implica una construcción, las partículas de polvo que esto genera me preocupa bastante.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

***Observación**: - Movilidad debido a que el sector tiene solo una calle de acceso vehicular, lo que me parece insuficiente para la cantidad de vehículos de propietarios del sector y sumado a la cantidad de vehículos que transitan que son propios de las empresa constructora.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: - Vibración debido a las excavaciones, me gustaría saber cuáles son las medidas que van a tomar como constructora en este ámbito.*
Todos los puntos antes mencionado me preocupa bastante ya que en nuestra casa se realiza trabajo online y los ruidos, el no poder ventilar de manera correcta la casa debido a la cantidad de polvo que provoca una construccion y además la vibración que estoy genere nos afecta de manera directa y de forma diaria en nuestras costumbres y forma de vida que tenemos.
Espero de verdad que estas observaciones sean consideradas ya que hasta ahora vivimos en un entorno tranquilo y no me gustaría que esto se vea afectado por el proyecto de construcción.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Respecto a la excavación y movimiento de tierras, el Proyecto utilizará extracción con maquinaria (excavadoras), para su carga y retiro en camiones tolva. Los áridos en tanto, se acopiarán y humectarán en un sector del Lote 3A. Las excavaciones se ejecutarán conforme a las dimensiones, cotas y pendientes establecidas en los planos de arquitectura y conforme a lo indicado en el estudio de mecánica de suelo respectivo (ANEXO D DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/03c_ANEXO_D1-D7.zip). Destacar que respecto a la situación de la napa freática, no fue detectada dentro de las profundidades reconocidas en la mecánica de suelos, en promedio se ubica a profundidades de 35 m, por lo que durante la fase de construcción no se afectará el recurso agua (para mayor detalle revisar el estudio hidrogeológico adjunto en el señalado ANEXO D DIA). Adicionalmente, destacar que durante la fase de excavación del proyecto existente, no existió afloramiento de agua.
Para el acondicionamiento del terreno, también se contemplan las siguientes actividades (
• Nivelación del terreno: Se realizará en los sectores donde se proyectan instalaciones de servicios, administración y apoyo a la construcción y accesos definitivos, estacionamientos definitivos, caminos internos definitivos, sector áreas comunes de los edificios. El método a utilizar es manual y con maquinaria (minicargador).
• Compactación: Se proyecta en sector del camino interior permanente y zona de estacionamientos permanentes.
• Acondicionamiento Perimetral: En cuanto a los cierres perimetrales, actualmente los Lotes cuentan en todo su contorno exterior con cierres prefabricados de hormigón por temas de seguridad, para las faenas de

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

construcción, los cierres perimetrales temporales internos, serán de postes de madera 4” con placa OSB 11 mm y los portones de acceso serán de corredera colgante en bastidor metálico con plancha galvanizada.

Cabe señalar que no existe en Chile una norma específica de vibraciones, por lo que el sistema autoriza a recurrir a normas de referencia internacional a fin de hacer la medición correspondiente. En el caso puntual, el estudio evaluó y determinó los niveles les de Vibración (Lv) asociados a las fases de mayor emisión del Proyecto, cuyos valores y condiciones cumplen con el criterio de referencia internacional (FTA de EEUU), por lo que se descartan impactos significativos por este concepto.

46. Observante: Mauricio Alejandro Donoso Marambio

Observación*: La modificación propuesta por la constructora deja un montón de temas abiertos que a ellos no les importa: Otro punto de vulnerabilidad para la seguridad de nuestra comunidad. Otro punto para que la delincuencia haga de las suyas. Somos una comunidad por lo tanto la seguridad es pagada voluntariamente, por lo tanto no existen recursos para poder colocar otra porteria para nuestra seguridad*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

Observación*: El proyecto que indica la constructora es otro edificio, pero no han trasparentado que tiene otro sitio pegado para otro edificio, por lo tanto estan declarando el hoy, no el mañana, como les impone la ley*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

Observación*: El estudio de tráfico que presento la constructora, se hizo un día miércoles en un horario conveniente para el estudio, no es hora punta, donde la unca salida será compartida con el edificio nuevo, lo que ocasionara una inmensa congestión, ya que hoy ya existe eso, y aumentaran en 300 departamentos*
Este proyecto sera una merma para nuestro barrio, nos ocacionara un monto de inconvenientes. estan insertando entre 300 y 400 autos, en una calle que no esta pensada y menos habilitada para ello
Ademas de todo lo anterior, hoy cuesta salir del barrio, imaginenese con 300 autos mas

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

47. Observante: Francisca Donoso Gutierrez

***Observación**: Para el Estudio de Impacto Acústico dispuesto en el Anexo D-4, si bien el algoritmo utilizado para proyectar la emisión sonora de las fuentes fijas fue el definido por la norma técnica ISO 9613, ¿se consideró la absorción atmosférica al momento de elaborar el modelo? Si fue así, ¿qué configuración de cálculo (temperatura y humedad) se usó para determinarla, en las distintas fases del proyecto? Considerando que en la "Guía para la Predicción y Evaluación de Impactos por Ruido y Vibración en el SEIA" página 38, Tabla 8, se presentan los distintos coeficientes de atenuación atmosférica de ambos parametros, los que varían según grados y porcentaje, respectivamente, y que por ende afectan el cálculo de la estimación de ruido.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, y según consta en el expediente de evaluación, la estimación del ruido asociada a maquinaria del Proyecto sobre los puntos de evaluación identificados se realiza a través de modelaciones mediante el software de predicción sonora INoise Versión 2024 desarrollado por Softnoise que, para efectos del presente proyecto, utiliza en su algoritmo de predicción, la Norma ISO 9613 "Acoustics - Attenuation of sound during propagation outdoors - Part 1: Calculation of the absorption of sound by the atmosphere; Part 2: General method of calculation". Este algoritmo integra variables ambientales como temperatura y humedad en conjunto con topografía, ubicación de receptores y fuentes de ruido, atenuaciones producidas por el suelo para entregar un valor numérico que representa la emisión de la maquinaria en los receptores humanos.

***Observación**: También, ¿cuáles fueron las condiciones de borde utilizadas en el modelo de estimación (tanto para ruido como para vibración)? Tomando en cuenta que no están detallados y que la calidad, veracidad y similitud con la realidad de los datos utilizados son claves para comprobar si realmente se cumplen las normas.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que no existe en Chile una norma específica de vibraciones, por lo que el sistema autoriza a recurrir a normas de referencia internacional a fin de hacer la medición correspondiente. En el caso puntual, el estudio evaluó y determinó los niveles les de Vibración (Lv) asociados a las fases de mayor emisión del Proyecto, cuyos valores y condiciones cumplen con el criterio de referencia internacional (FTA de EEUU), por lo que se descartan impactos significativos por este concepto.

***Observación**: Según el Capítulo 3 "Plan de cumplimiento legislación ambiental" sección lll.2.2 "Normativa Ambiental de carácter especial aplicable al Proyecto", se dispone que el Decreto Supremo N°54/1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se titula como "Norma de emisión aplicable a vehículos motorizados livianos" , sin embargo, este se titula como "establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos" , por lo que no aplican las partes, obras, acciones, emisiones, residuos o sustancias, formas de cumplimiento, indicadores de cumplimiento y formas de control y seguimiento, ya que fueron realizadas para vehículos livianos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular corrigió la información indicada y presentó la siguiente tabla:

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Tabla N° 1

Norma (13)	Decreto Supremo N°54/1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos
Fase a la que se aplica	Fase de construcción y operación.
Parte, obra, acción, emisión, residuo o sust. a la que aplica	Actividades en las que se realice la operación de vehículos motorizados medianos en su fase de construcción y operación.
Forma de cumplimiento	Verificar que los vehículos que ingresan a la obra tengan su revisión técnica al día.
Indicadores de cumplimiento	Registro en obra de verificación de vehículos medianos con revisión técnica al día.
Forma de control y seguimiento	Registro en obra de verificación de vehículos medianos con revisión técnica al día.

48. Observante: Rodrigo Andrés Pérez Arias, Ximena Del Carmen Arias García, Daniela Fernanda Alvarado Carrasco, Ramón Cid Acevedo, Mónica Esgladia Carinao Quiroz, Andrea Isolda Poblete Poblete, Elizabeth Cecilia Bugueño Valdebenito, Antonia Macarena Reyes Poblete

***Observación**: El Proyecto consiste en la construcción de un conjunto habitacional para uso residencial, el cual contempla la modificación del condominio existente "El Rosal", ubicado en calle Flor del Notro N° 0203 de la comuna de Maipú, que contempla incorporar en el Lote 3B contiguo (11.191 m²), 2 edificios con la misma altura y cantidad de unidades, ampliando así a 472 departamentos, 544 estacionamientos vehiculares y 272 estacionamientos de bicicletas, todo lo anterior sobre una superficie de terreno neta de 21.721 m² (2,1 Hectáreas).*

Atendido al impacto negativo que este Proyecto provocará en la Comunidad aledaña, léase barrios "las Parcelas" Y "Alto El Rosal", se formulan las siguientes observaciones:

*1. **RIESGOS PARA LA SALUD DE LA POBLACION**.*

1.1 En el período de construcción, los movimientos de tierra, principalmente las excavaciones y el tránsito de vehículos y maquinarías en sectores antes no intervenidos, podrían provocar que plagas y vectores como roedores principalmente, salgan a reubicase en nuevos nichos habitables y busquen además donde alimentarse, afectando a las comunidades y lugares contiguos, esto es, las villas de casas aledañas del "Barrio El Rosal" y "Alto El Rosal", las que no se encuentran preparadas para una invasión de esta clase. Este problema no se ve abordado en algún documento de la DIA, de modo que, es necesario saber: ¿Cuál es el procedimiento o plan que se considera para evitar y prevenir esto? ¿De qué modo y en qué periodos se efectuarán desratización, fumigación, mantenimiento de la limpieza del área? Se solicita explicar cuáles son los efectos del proyecto en el área de influencia en torno a la generación de plagas, vectores, y como se va a tratar desde el punto de vista del Plan de Contingencias y Emergencias.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**:1.2 Considerando la necesidad de luz natural para la salud física, como por ejemplo para la síntesis de la vitamina D, y consecuentemente, para la salud mental, la falta de aquélla afectará directamente a la comunidad aledaña y, además, generará un mayor gasto de calefacción en temporada de invierno. ¿Cómo la Inmobiliaria, es decir, el titular del Proyecto y dada la dimensión del mismo, asegura no interferir o*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

interrumpir la fuente de luz natural de los rayos solares hacia las viviendas cercanas, principalmente las de los barrios contiguo a los edificios?

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

Observación:2. ***AUMENTO DE CONGESTION VEHICULAR EN EJES DE ENTRADA Y SALIDA. OTRAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS***

2.1 En relación al plan de movilidad, en el punto 2.5.1 se informa que el proyecto cuenta con dos accesos vehiculares, uno por calle Flor del Notro y otro por Avenida El Rosal, pero la Figura 2-3 del mismo documento muestra dos accesos, uno por calle Flor del Notro y otro Camino Las Flores. Favor aclarar la discrepancia.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

A continuación, se adjunta imagen con los accesos durante fase de construcción y operación:

Observación*:2.2 En relación al acceso vehicular y peatonal, informado en el punto 2.5.1 y 2.5.2 del plan de movilidad, el Proyecto debe contemplar al menos dos accesos de entrada y salida, teniendo en cuenta que, en la actualidad, la única calle que sirve de entrada y salida a los barrios "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal", desde que existen estos barrios, es por calle Flor del Notro y desde hace varios años, más de 10, se cuenta con un acceso controlado, lo que ha contribuido a mantener la seguridad y tranquilidad al interior de los barrios y la vida de comunidad, solo con el transitar de vecinos y visitas, situación que sería totalmente afectada por el segundo "acceso" que se pretende crear por calle Camino Las Flores, además haría perder el control porque visitas al edificio podrían ingresar por el acceso de Flor del Notro y luego salir por Camino Las Flores.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

Observación: *2.3 Tal como se indica en el punto 3.2 del plan de movilidad, todas las rutas de ingreso y egreso confluyen en la esquina de Flor del Notro con Avenida El Rosal, que es un cruce no regulado, sin semáforo, y que en horas punta presenta alta afluencia vehicular y que , para el caso de la ruta de egreso se ve muy afectado porque la preferencia la tienen los vehículos que transitan por Avenida El Rosal, de manera que, la construcción del Proyecto de nuevos departamentos más de los que existen actualmente, generarán inevitablemente mayor congestión ¿Cómo el titular, la inmobiliaria, asegura que, dado el fuerte aumento de la población con automóvil que generará el proyecto en cuestión, esta esquina no aumentará, aún más, la congestión vial, con las consecuencias ambientales que esto significa?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Observación: *2.4 Respecto a las mediciones de flujo vehicular presentada en el plan de movilidad, nos parece que la realización de las mediciones en un solo día no es representativo de la situación del sector medido, considerando además que según lo que podemos observar quienes vivimos acá en el sector de los barrios "Las*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Parcelas "y "Alto El Rosal", es que los lunes y viernes son los días con mayor tránsito de vehículos. Solicitamos considerar lo indicado y realizar nuevamente mediciones que contemplen varios días de la semana, especialmente, lunes y viernes.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, cabe mencionar que las mediciones de flujo vehicular, peatonal, de transporte público, tasas de ocupación entre otros, se realizaron de acuerdo con la metodología para conducir estudios de movilidad conforme al DS N°30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y también ajustado todo lo desarrollado del estudio de movilidad los criterios establecidos en dicho cuerpo normativo y de los revisores de la contraparte técnica. En relación con los puntos de medición, se consideraron en función al área de influencia y acorde a las rutas de entrada y salidas del y hacia el proyecto habitacional presentadas en el informe, esto aplicando tanto para las rutas vehiculares como para las rutas de otros modos. En relación con los días de medición no se consideran representativas las mediciones de diferentes flujos durante los lunes y Viernes, es por este motivo que las mediciones se realizan entre semana.

Observación: *2.5 Respecto al plan de movilidad y las fotografías de la situación actual, especialmente con el sector de Av. El Rosal con Flor del Notro, creemos no grafica ni describe la situación real, ya que no se observa la congestión en horas punta, como se señaló en el punto anterior, ni tampoco la parada temporal que realiza el sistema de transporte público, específicamente la línea I08, en horas punta, ocupando una de las tres vías de Avenida El Rosal entre Av. Américo Vespucio y Calle Flor del Notro. Creemos que esto se debe integrar y considerar dentro del plan de movilidad y el modelamiento.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, cabe mencionar que las mediciones de flujo vehicular, peatonal, de transporte público, tasas de ocupación entre otros, se realizaron de acuerdo con la metodología para conducir estudios de movilidad conforme al DS N°30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y también ajustado todo lo desarrollado del estudio de movilidad los criterios establecidos en dicho cuerpo normativo y de los revisores de la contraparte técnica. En relación con los puntos de medición, se consideraron en función al área de influencia y acorde a las rutas de entrada y salidas del y hacia el proyecto habitacional presentadas en el informe, esto aplicando tanto para las rutas vehiculares como para las rutas de otros modos. En relación con los días de medición no se consideran representativas las mediciones de diferentes flujos durante los lunes y Viernes, es por este motivo que las mediciones se realizan entre semana.

Observación: *3. **ALTERACION SISTEMA DE VIDA Y COSTUMBRES POR CAMBIO EN VIAS DE ACCESO AL BARRIO "EL ROSAL" Y "ALTO EL ROSAL DE MAIPU"**.*

3.1 Los conjuntos residenciales "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal" cuentan con una única vía de ingreso y egreso por Calle Flor del Notro. Este acceso controlado ha sido fundamental para mantener la seguridad y tranquilidad dentro de nuestros barrios, permitiendo un ambiente seguro y una vida comunitaria basada en la confianza mutua, solo con el tránsito de vecinos y visitas. El control de acceso se realiza mediante una caseta de vigilancia y sistema de guardia particular, el que cuenta con permiso de uso precario otorgado por la Municipalidad de Maipú (Decreto Alcaldicio 05341/2023) sobre el bien nacional de uso público donde se ubica dicha caseta. El proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" propone la creación de acceso vehicular por Calle Camino Las Flores, lo que implicaría transitar por el interior de nuestra Villa, y pasando por alto el sistema de seguridad existente. Esta modificación afectaría significativamente nuestra situación actual de las siguientes maneras:

- *Seguridad: La introducción de un segundo acceso descontrolado facilitaría la entrada y salida de personas no residentes, lo que podría incrementar los riesgos de delitos como robos y hurtos. La posibilidad de que visitas al nuevo edificio puedan ingresar por Flor del Notro y salir por Camino Las Flores elimina el control efectivo de acceso.*
- *Tranquilidad: El aumento del flujo vehicular y de personas desconocidas alteraría la tranquilidad de nuestros barrios. La presencia de tráfico adicional no solo incrementaría el ruido y la contaminación, sino que también afectaría la sensación de comunidad y seguridad que hemos mantenido.*
- *Vida Comunitaria: La alteración del flujo vehicular y peatonal impactaría negativamente en la cohesión social. La vida comunitaria, basada en la familiaridad y el conocimiento de los vecinos, se vería afectada por la presencia de personas ajenas y el tráfico no controlado.*

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) presentada no aborda adecuadamente los siguientes aspectos críticos regulados por la legislación ambiental chilena sobre la alteración del medio humano y las costumbres de las personas:

- *Alteración del Medio Humano: La DIA no contempla el impacto significativo que el nuevo acceso tendría sobre la seguridad y la tranquilidad de nuestros barrios, ignorando cómo la modificación afectaría la percepción de seguridad y bienestar de los residentes.*
- *Costumbres de las Personas: La DIA no evalúa cómo el aumento del tránsito vehicular y peatonal influiría en las costumbres locales, especialmente en una comunidad que valora y depende de un entorno controlado y seguro.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

***Observación**: 3.2 Por otro lado, un punto que no ha sido abordado por el Proyecto, es la sobrecarga que producirá en el sistema de alcantarillado y suministro de agua potable, atendido a que un mayor número de departamentos, a gran altura como significa el que se pretende construir, demandará mayores niveles de evacuación hacia los alcantarillados que corren hacia los barrios aledaños, “Las Parcelas” y “Alto El Rosal”, y por otro lado un aumento del flujo de agua potable en los nuevos edificios restarán presión de agua a duchos barrios, sobretodo en los fines de semana cuando las personas se encuentren la mayoría en sus hogares. Este es un punto que debe resolver la Inmobiliaria y dar una solución concreta a los vecinos. Ya con la construcción de las dos torres que existen se ha generado este problema pero a una escala menor, por ello la preocupación cuando se construyan otras dos torres más.*
Como resumen, es mi oposición absoluta al proyecto y su nuevo acceso considerado!!!!

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

49. Observante: Arnaldo Floridor Villa Pinto, Carolina Fernanda Caro Gaete, Catalina Ignacia Jiménez Aliaga, Patricia Paola Aliaga Aliaga, Andrés Eduardo Riquelme Pacheco, Fernanda Camila Jiménez Aliaga, Fernanda Camila Jiménez Aliaga, Michael Esteban Arancibia Guzmán, Williams Andrés Pino Briceño, Camila Antonia Astudillo Carrasco, Verónica Andrea Zúñiga Miranda, Marco Antonio Marchant Pizarro, Lidia Eugenia Carrasco Araya, Pedro Alberto Figueroa Carrasco, Gustavo Eugenio Núñez Márquez, Alfonso Javier Robles Vera, Mauricio Sebastián Villaseñor Rosales

***Observación:** 3.1 Los conjuntos residenciales "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal" cuentan con una única vía de ingreso y egreso por Calle Flor del Notro. Este acceso controlado ha sido fundamental para mantener la seguridad y tranquilidad dentro de nuestros barrios, permitiendo un ambiente seguro y una vida comunitaria basada en la confianza mutua, solo con el tránsito de vecinos y visitas. El control de acceso se realiza mediante una caseta de vigilancia y sistema de guardia particular, el que cuenta con permiso de uso precario otorgado por la Municipalidad de Maipú (Decreto Alcaldicio 05341/2023) sobre el bien nacional de uso público donde se ubica dicha caseta. El proyecto “Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal” propone la creación de acceso vehicular por Calle Camino Las Flores, lo que implicaría transitar por el interior de nuestra Villa, y pasando por alto el sistema de seguridad existente. Esta modificación afectaría significativamente nuestra situación actual de las siguientes maneras:*
· *Seguridad: La introducción de un segundo acceso descontrolado facilitaría la entrada y salida de personas no residentes, lo que podría incrementar los riesgos de delitos como robos y hurtos. La posibilidad de que visitas al nuevo edificio puedan ingresar por Flor del Notro y salir por Camino Las Flores elimina el control efectivo de acceso.*
· *Tranquilidad: El aumento del flujo vehicular y de personas desconocidas alteraría la tranquilidad de nuestros barrios. La presencia de tráfico adicional no solo incrementaría el ruido y la contaminación, sino que también afectaría la sensación de comunidad y seguridad que hemos mantenido.*
· *Vida Comunitaria: La alteración del flujo vehicular y peatonal impactaría negativamente en la cohesión social. La vida comunitaria, basada en la familiaridad y el conocimiento de los vecinos, se vería afectada por la presencia de personas ajenas y el tráfico no controlado.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) presentada no aborda adecuadamente los siguientes aspectos críticos regulados por la legislación ambiental chilena sobre la alteración del medio humano y las costumbres de las personas:

· *Alteración del Medio Humano: La DIA no contempla el impacto significativo que el nuevo acceso tendría sobre la seguridad y la tranquilidad de nuestros barrios, ignorando cómo la modificación afectaría la percepción de seguridad y bienestar de los residentes.*

· *Costumbres de las Personas: La DIA no evalúa cómo el aumento del tránsito vehicular y peatonal influiría en las costumbres locales, especialmente en una comunidad que valora y depende de un entorno controlado y seguro.*

La constructora debería considerar generar ingresos que no afecten a lo que como comunidad ya tenemos. Ellos (la constructora) tienen la posibilidad de generar accesos a sus edificios a traves de caletera de Americo Vespucio, con lo cual evitariamos que se afectara la seguridad de un barrio ya consolidado, que ellos mismos vendieron. Tiene la forma, recursos y tiempo para generar un acceso que nos permita a nosotros y los nuevos edificios vivir con la tranquilidad que hoy tenemos y asi eviatr que la DELICUENCIA entre a nuestros hogares

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

50. Observante: Nicole Andrea Norambuena Gacitúa

Observación*: La inmobiliaria Rio Napo, antigua Guzman & Larrain vendieron desde el año 2010, los conjuntos habitacionales "Las Parcelas" y "Villa Alto el Rosal", llegue a la villa el año de construcción del primer lote entregado llamado " Las Parcelas", en ese minuto la inmobiliaria indico que en el recinto donde hoy se encuentran las torres de edificios se instalaria un colegio, cosa que no fue así.*

Durante los años siguientes se mantuvo la caseta de guardia ubicada en la calle flor del notro, mediante la cual vendieron el sector de "Alto el rosal" como condominio cerrado, a pesar de que la caseta de guardia se mantuvo no por la constructora ni inmobiliaria, sino mediante la junta de vecinos y fue arreglada durante los años, se vendio este conjunto habitacional con ese “plus”, también se pidió permiso a la municipalidad de Maipú para que esta caseta tuviera numeración propia y de esta forma tener empalme de luz, lo cual hoy ya se encuentra operativo y actualmente se está tramitando el trámite de alcantarillado y medidor de agua. Adicionalmente la municipalidad autorizo el cierre nocturno de la villa por la entrada de flor del notro y estos gastos son pagados mediante una cuota mensual que colocan de forma voluntaria todos los vecinos de estos dos conjuntos habitacionales que se encuentran al interior del sector y por la junta de vecinos.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

Observación*: Hoy en día la inmobiliaria presenta una "solución" a la instalación de 4 edificaciones adicionales a las ya existentes, las cuales desde que aparecieron han generado los siguientes problemas:*

- Problemas de alcantarillado: La capacidad actual del alcantarillado colapsa de 4 a 5 veces al año, problema que no se presentó antes de las 2 torres que construyo esta misma inmobiliaria. La DIA actual no considera el aumento de flujo de este con 4 torres adicionales.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

Observación: *- Alteración de las costumbres de las personas: El estudio presenta como alternativa un ingreso por calle doquilla con las flores, actualmente ambas calles son usadas para estacionar autos por los residentes, incluyendo un jardín infantil Junji que se encuentra en la calle las flores, el cual cierra la calle para realizar sus actividades durante el año y los niños generan festivales y desfiles dentro de la comunidad, donde todos los vecinos con buena disposición retiran sus autos para que los niños puedan realizar sus actividades, cosa que se vería eliminada con la apertura de este nuevo punto.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

Observación: *Adicionalmente la introducción de este acceso pasa a llevar el sistema de seguridad existente por más de 14 años, lo que incrementara el riesgo de hurto y robo siendo LA UNICA villa de la calle el rosal que quedaría expuesta dado que todas las demás están cerradas tal como la nuestra, la posibilidad que entren por flor del notro y salgan por las flores rompe el esquema de vida de los vecinos, aumenta el ruido ambiental y el sentido de barrio que ha tenido esta comunidad por años.*

Si la inmobiliaria insiste con instalar torres adicionales a las 2 que ya existen se solicita que el acceso a estas se realice por Americo Vespucio tal como indica figura adjunta, sin interrumpir la comunidad de las 2 villas antes nombradas, lo cual ayudara a des colapsar el acceso al rosal, dado que hoy la salida de flor del notro se ha visto impactada por el aumento de estas 2 torres en más de 10 minutos durante la mañana solo para cruzar de flor del notro al rosal y el aumento de esto generaría un problema mayor, no existiendo semáforos u otro que ayude al cruce directo, dado que la constructora no ha generado medidas de mitigación, por lo cual la única opción existente para no impactar a mas de 250 casas seria que se habilitara el acceso indicado en imagen adjunta.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

51. Observante: Elayne Romaneth Jones Medina

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

***Observación**: La nueva construccion provocara mas atochamientos en el ingreso de nuesta villa , qur ya esta congestionada en los horarios punta.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: La seguridad se vera mermada al perder nuestro control de acceso y los guardias. Somos un conjunto organizado para mantener la tranquilidad de vivir en un barrio seguro, nuestros niños pueden jugar tranquilos en las plazas y andar en bicicleta en las calles , podemos aun hacer una vida tranquila, lo que no sera igual si se lleva a cabo el proyecto que tienen pensado.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

52. Observante: Eunice Marlene Fuentes Studer, Robinson Germán Morales Méndez, Selomit Macarena Morales Fuentes

***Observación**: Actualmente ya existe poca presión de agua y la saturación del alcantarillado deja harto que desear.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip). Respecto al alcantarillado, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas

***Observación**: Debido a que existe solo un acceso principal "única entrada y unica salida para 300 casas y 4 torres", ésto produciría a tener grandes inconvenientes de saturación vehicular.*
Se debiera considerar salida alternativa al proyecto por caletera Américo Vespucio
Si abren el acceso por Doquilla con Las Flores, afectará a nuestra comunidad, tanto en nuestra tranquilidad, usos y costumbres.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

53. Observante: Patricia Inés Valenzuela Saldías

***Observación**: Principalmente saturación al acceso principal*
única entrada y salida para 300 casas y 4 torres
Sw debe considerar salida alternativa al proyecto por caletera vespucio
Queremos evitar que se utilice portón que estará en Doquilla con Las Flores porque eso será peor para nuestra seguridad.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

***Observación**: Además también ya hay saturacion de agua y alcantarillado por ende, será mucho peor.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip). Respecto al alcantarillado, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas

54. Observante: Giorgio Franco Peragallo Fuentes

***Observación**: Paso entorpece comunidad habitacional*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que es muy vaga, lo que dificulta poder darle una respuesta adecuada.

55. Observante: Cristian Marcelo Contreras Vallejo

***Observación**: El Nuevo proyecto solo traera probemas a nuestra comunidad*

No han considerado los impactos de seguridad, movilidad y convivencia automotriz en que nos veremos afectados los vecinos de este conjunto habitacional.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

56. Observante: Lucila Teresa Bravo Vilches

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

***Observación**: En mi calidad de jefa de hogar de la residencia ubicada en calle Flor del Notro 0431, calle que corre en paralelo con la Avenida El Rosal, a la altura de la salida 24 de la Autopista Vespucio Norte.*

Señalo que la sumatoria de proyectos inmobiliarios en la zona ha contribuido a una pauperización y precarización de la infraestructura vial y de servicios urbanos como medioambientales. Sumarla más carga vehicular y de personas va a tener un efecto negativo en la calidad de vida, del transporte de la comunidad. Los problemas que se acentuarían son los de tráficos y acceso a la locomoción colectiva, daño de calles y vías, entre otros.

Ha esto se agrava, que en el barrio en el cual resido, se quieren sumar nuevos accesos por la caletera de AV o por avenida El Rosal. En caso de tener que abrir una nueva calle de acceso estoy de acuerdo con la junta de vecinos de genera un acceso que rodea los proyectos inmobiliarios en altura que son aledaños y que se conecte con la caletera de Américo Vespucio.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Además, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

57. Observante: Enzo Andrés Videla Bravo

***Observación**: En los últimos años el sector del barrio La Farfana, en el sector del vértice norte de la intersección de Avda. El Rosal y la Autopista Américo Vespucio se ha visto sometido a la presión de nuevos proyectos inmobiliarios de edificios en altura.*

Esta ha tenido de manifiesto el aumento de problemas de tráfico debido a la escasas vías existentes, con el correlato del aumento de parque automotriz local teniendo como impacto un aumento de las problemáticas de congestión vial.

También se evidencia una saturación de los servicios urbanos, de salud pública y educacional, sin dejar de nombrar lo efectos medioambientales y en la red de servicios básicos.

Esto se agudiza ya que el proyecto inmobiliario “Modificación del proyecto Inmobilario El Rosal” de la constructora Rio Napo Ltda. y sus nuevos loteo (2 y 3b), que declaran buscan una mejora habitacional al déficit que se vive la ciudad pero que va en contra de la calidad de vida de los residentes establecidos y de los futuros vecinos.

En su etapa de construcción implica una problemática de seguridad para el conjunto residencial pues los acceso peatonales será por la zona de las calles Doquilla con las Flores sometiendo a una presión vehicular al vario importante, pues vehículos de media a gran envergadura van a estar circulando en calles estrechas y que van a perjudicar el desplazamiento peatonal de los vecinos y usuarios del jardín JUNJI El Rosal. También existirá un problema de contaminación medioambiental por los ruidos excesivos y el material en suspensión que el desplazamiento de vehículos que detonará la obra. Hay medidas de contención y mitigación para la construcción en el predio, pero que siempre son insuficientes.

En su fases de operación del proyecto plantea un solo acceso que se realizará por la zona de casa habitación que provocara una saturación al acceso principal ya que plantea una “única entrada y salida para 300 casas y 4 torres (472 apartamentos aproximados) ya que el acceso a este conjunto residencial utilizará el acceso actual de la calle Flor del Notro con Doquilla para que luego los vehículos y residentes acceder a sus viviendas por el portal que estará en Doquilla con Las Flores. Este flujo de vehículos y personas estará en una calle de uso residencial, la cual no está diseñada para un una carga de uso mayor. Además, a la comunidad residente se le expone a un problema de seguridad pues implica el cambio de dinámicas de aseguramiento barrial que se demoro años en establecer. Una medida atenuante a esta situación seria habilitar el acceso a este conjunto residencial por la via de acceso a los vehículos pesados que estará en la etapa de construcción, dicha entrada sería habilidad por la caletera de la autopista de Américo Vespucio y camino anterior o la que proponemos como comunidad en la imagen adjunta.

Existe también de la poca claridad con la carga demográfica y vehicular adicional que se verá sometida la vialidad. En la actualidad con la etapa 1 de este proyecto residencial hay una aumento de la congestión vial y también un incremento en las problemáticas de convivencia vial. También con esto existirá un deterioro de la calidad de las vías de asfalto y pavimento en las calles aledamas, es frecuente por el paso de camiones y otros vehículos un constante deterioro que aumentará con la adicción de más vehículos en la etapa de construcción y operación.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Además, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado “Jardines de Maipú” y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado “Jardines de Maipú” donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

***Observación**: Tampoco hay mención al problema de red sanitaria y de alcantarillado, el sector posee una precariedad en la presión del agua y la integración de un contingente humano familiar significativo va a presionar un alcantarillado que no será modificado sustancialmente. No hay una información clara que hará la empresa y el empresa sanitaria municipal (SMAPA).*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip). Respecto al alcantarillado, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

> ***Observación**: Por lo anterior, pido a la institucionalidad tomar más atención a este proyecto y buscar las mejores medidas para la calidad de vida de los residentes ya establecidos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

58. Observante: Marcela Alejandra Gatica Álvarez

***Observación**: El proyecto de construcción de torres impactará de manera negativa la seguridad vial, ya que el ingreso hacia las nuevas torres será por las calles Doquilla con las flores y Flor del notro con camino las*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

flores y en intersección de camino las flores con flor del notro hay un jardín infantil junji, donde se realizan actividades con los niños dentro de la comunidad y con el flujo vehicular que abra será muy peligroso.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: Hasta la fecha gracias a la organización de la comunidad contamos con seguridad privada en la entrada de Flor del notro y esto fue utilizado por la inmobiliaria a su beneficio, ya que ofrecieron casas con seguridad lo que no fue así, sino que fue provista por todos los vecinos de manera particular. En todos estos años la comunidad a estado alejada de asaltos robos por este control, pero estos nuevos accesos irán en desmedro del barrio, ya que será imposible mantener un control de acceso, el que hoy cuenta con aprobación municipal.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

***Observación**: Ademas se debe agregar la generación de polvo en suspensión , ruido, deterioro de las calles, tacos a la salida de nuestras casas producto de la construcción de estas torres.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación al deterioro de las calles, el titular ha mencionado que durante la construcción no circularán camiones pesados, ligeros o cualquier otro tipo de vehículo por las calles aledañas al proyecto, canalizando todo

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

por el pase de servidumbre que existe para tal efecto y, por lo mismo no existirá tal deterioro de la calidad de las vías en esta fase. Por otra parte, durante la fase de operación, el titular dejó constancia en la adenda que si existe deterioro de calles en la fase de construcción en relación causa-efecto el titular responderá conforme a lo que le corresponda.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: Tenemos baja presión de agua, muchas ratas, en general han empeorado todo.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En relación a la baja presión de agua, esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

59. Observante: Livia Vanessa Inostroza Mejías

***Observación**: Buenas tardes, como residente de la Villa Alto el Rosal, presento mis observaciones al proyecto MODIFICACIÓN DEL PROYECTO INMOBILIARIO EL ROSAL*

1) Nuestro conjunto habitacional cuenta con un solo acceso controlado de ingreso y salida por calle Flor del Notro, este ha sido fundamental para la seguridad de nuestras familia ya que restringe el libre paso a personas desconocidas, sin embargo, el proyecto de abrir un nuevo acceso por calle camino las Flores, claramente nos dejará sin esta seguridad que hoy por hoy, nos ha permitido vivir en paz y seguridad dentro de nuestra comunidad. Afectará nuestra tranquilidad ya que el libre acceso por esta nueva entrada, atraerá libre tránsito de personas ajenas a nuestras familias, permitiendo libre acceso a la delincuencia.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: 2) El acceso a conexión con Av Américo Vespucio, no está controlada por semaforo, lo que ya provoca congestión en las horas punta, con un mayor flujo de vehículos, esta congestión será aún peor.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que el titular ha señalado que considerando que la zona en la cual se emplaza el proyecto es una zona ya saturada, se estima incorporar como la Reconfiguración de semáforos para las tres (3) intersecciones más próximas e importantes para la zona, que se estima puede aportar en gran medida a disminuir el impacto al grupo humano en este sector de la comuna de Maipú. Las intersecciones son las siguientes:

- Américo Vespucio / El Descanso (4 nodos)
- Américo Vespucio / El Rosal (4 nodos)
- Av. Santa Elena / Longitudinal

***Observación**: 3) Las alcantarillas y uso de agua domiciliaria ya presenta baja presión, considerando este nuevo proyecto, aumentará el problema.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip). Respecto al alcantarillado, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

***Observación**: 4) La construcción propiamente tal, con el movimiento de tierras que eso implica, traerá un problema sanitaria no menor ya que los roedores y otros bichos buscarán otras guaridas donde esconderse y alimentarse.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**: 5) Este es un barrio relativamente joven, donde hay muchos niños y jóvenes que utilizan las plazas y calles libremente y con seguridad, al crear un nuevo acceso, esta tranquilidad se verá severamente afectada.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

60. Observante: Nicole Luz Severino Jofré, Richard Anthony Mercado Pérez, Williams Andrés Pino Briceño, Kissy Carolina Fonseca Figueroa, Guiselle Marlen Marín Reyes, Catalina Andrea Álvarez Pérez, Juan Pablo Letelier Galassi, Paola De Los Angeles Cáceres Miranda, Luz Eliana Carinao Quiroz, Lucía Elena Quiroz Badilla, Marcela Alejandra Moreno Canales, Miriam Ruth Carinao Quiroz

***Observación**: RIESGOS PARA LA SALUD DE LA POBLACION.*

En el período de construcción, los movimientos de tierra, principalmente las excavaciones y el tránsito de vehículos y maquinarías en sectores antes no intervenidos, podrían provocar que plagas y vectores como roedores principalmente, salgan a reubicase en nuevos nichos habitables y busquen además donde alimentarse, afectando a las comunidades y lugares contiguos, esto es, las villas de casas aledañas del "Barrio El Rosal" y "Alto El Rosal", las que no se encuentran preparadas para una invasión de esta clase. Este problema no se ve abordado en algún documento de la DIA, de modo que, es necesario saber: ¿Cuál es el procedimiento o plan que se considera para evitar y prevenir esto? ¿De qué modo y en qué periodos se efectuarán desratización, fumigación, mantenimiento de la limpieza del área? Se solicita explicar cuáles son los efectos del proyecto en el área de influencia en torno a la generación de plagas, vectores, y como se va a tratar desde el punto de vista del Plan de Contingencias y Emergencias.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama "DURALIMP".
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

***Observación**: Respecto al período de construcción en que como se señaló se removerán tierras, habrá un continuo ir y venir de camiones de alto peso, trabajos de construcción en general, se solicita al Titular informe de qué manera mitigará los efectos de una posible polución (levantamiento de polvo), manejo de residuos, inclusive tóxicos, emisiones, como asimismo los ruidos constantes y deslizamientos de tierras, probables daños en casas colindantes, que generará el Proyecto considerando que estas obras se realizarán en el terreno contiguo a los barrios ya referidos.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.

Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

***Observación:** Considerando la necesidad de luz natural para la salud física, como por ejemplo para la síntesis de la vitamina D, y consecuentemente, para la salud mental, la falta de aquélla afectará directamente a la comunidad aledaña y, además, generará un mayor gasto de calefacción en temporada de invierno. ¿Cómo la Inmobiliaria, es decir, el titular del Proyecto y dada la dimensión del mismo, asegura no interferir o interrumpir la fuente de luz natural de los rayos solares hacia las viviendas cercanas, principalmente las de los barrios contiguo a los edificios?*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

***Observación:** AUMENTO DE CONGESTION VEHICULAR EN EJES DE ENTRADA Y SALIDA. OTRAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS*

Según lo indicado en el numeral I.3.4 del Capítulo 1 de la DIA y en relación al plan de movilidad, del punto 2.5.1, durante la fase de operación del Proyecto (existente y modificación), se considera la conectividad vehicular y peatonal a través de Camino Las Flores N° 1786 y calle Flor del Notro N° 0203, ya que los Lotes 3B y 2 estarán conectados con un camino interno, por su parte, durante la fase de construcción del Proyecto Modificación en tanto, las obras temporales (instalación faenas) se desarrollarán en los Lotes 3A y C1, por lo que se considera el acceso vehicular temporal por camino interior que conecta directamente a Autopista Américo Vespucio, también se considera acceso solo peatonal por calle Flor del Notro N° 0203 en esta fase. Se solicita al Titular aclarar esta información, siendo de vital importancia conocer las calles de entrada y salida del Proyecto, tanto en la etapa de construcción como cuando ya esté operativo y funcionando el mismo.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Para aclarar ese punto, se adjunta la siguiente imagen:

Observación: *En relación al punto anterior, al acceso vehicular y peatonal, informado en el punto 2.5.1 y 2.5.2 del plan de movilidad, el Proyecto debe contemplar al menos dos accesos de entrada y salida, teniendo en cuenta que, en la actualidad, la única calle que sirve de entrada y salida a los barrios "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal", es calle Flor del Notro y desde hace más de 10 años, se cuenta con un acceso controlado autorizado por la Municipalidad de Maipú, lo que ha contribuido a mantener la seguridad y tranquilidad al interior de los barrios y la vida de comunidad, solo con el transitar de residentes y visitas, situación que sería totalmente afectada por el segundo "acceso" que se pretende crear por calle Camino Las Flores, además esto significaría perder el control de los vehículos y personas ajenas a estos barrios que podrían ingresar por el acceso de Flor del Notro y luego salir por Camino Las Flores. En atención a esto, se solicita al Titular, otorgue alguna solución que contribuya a mantener este estatus de seguridad en los puntos de acceso ya referidos que con tanto esfuerzo han conseguido estas comunidades.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

Observación: *Tal como se indica en el punto 3.2 del plan de movilidad, todas las rutas de ingreso y salida confluyen en la esquina de Flor del Notro con Avenida El Rosal, que es un cruce no regulado, sin semáforo, y que en horas punta presenta alta afluencia vehicular y que para el caso de la ruta de egreso se ve muy afectado porque la preferencia la tienen los vehículos que transitan por Avenida El Rosal, de manera que, la*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

construcción del Proyecto de nuevos departamentos más de los que existen actualmente, generarán inevitablemente mayor congestión ¿Cómo el titular, la inmobiliaria, asegura que, dado el fuerte aumento de la población con automóvil que generará el proyecto en cuestión, esta esquina no aumentará, aún más, la congestión vial, con las consecuencias medioambientales que esto significa?

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que el titular ha señalado que considerando que la zona en la cual se emplaza el proyecto es una zona ya saturada, se estima incorporar como la Reconfiguración de semáforos para las tres (3) intersecciones más próximas e importantes para la zona, que se estima puede aportar en gran medida a disminuir el impacto al grupo humano en este sector de la comuna de Maipú. Las intersecciones son las siguientes:

- Américo Vespucio / El Descanso (4 nodos)
- Américo Vespucio / El Rosal (4 nodos)
- Av. Santa Elena / Longitudinal

Observación: *Respecto a las mediciones de flujo vehicular presentada en el plan de movilidad, nos parece que la realización de las mediciones en un solo día no es representativo de la situación del sector medido, considerando además que según lo que podemos observar quienes vivimos acá en el sector de los barrios "Las Parcelas "y "Alto El Rosal", es que los lunes y viernes son los días con mayor tránsito de vehículos. Se debe tomar en cuenta demás que, Solicitamos considerar lo indicado y realizar nuevamente mediciones con presencia de funcionarios del Ministerio de Transportes que contemplen varios días de la semana, especialmente, lunes y viernes.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Observación: *Respecto al plan de movilidad y las fotografías de la situación actual, especialmente con el sector de Av. El Rosal con Flor del Notro, creemos no grafica ni describe la situación real, ya que no se observa la congestión en horas punta, como se señaló en el punto anterior, ni tampoco la parada temporal que realiza el sistema de transporte público, específicamente la línea I08, en horas punta, ocupando una de las tres vías de Avenida El Rosal entre Av. Américo Vespucio y Calle Flor del Notro. Creemos que esto se debe integrar y considerar dentro del plan de movilidad y el modelamiento.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Observación: *Tomando en consideración este problema, del flujo vehicular que provocará en la única calle de entrada y salida al Proyecto y a los barrios, ya referidos, que es calle Flor Del Notro, creemos que se hace necesario la evaluación y apertura de una nueva calle pública por detrás del Proyecto que comunique con la Avenida Américo Vespucio, contribuyendo a descongestionar la calle Flor Del Notro. En este contexto, se solicita a la Inmobiliaria, Titular del Proyecto que colabore con una solicitud a la autoridad que corresponda y a la Municipalidad de Maipú para este efecto, tomando en cuenta que este Proyecto tiene fecha de recepción final programada para el año 2029. Es decir, existe un tiempo suficiente para poder abordar y dar una solución integral y concreta al problema de la congestión vehicular en el lugar.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad,

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Observación: *ALTERACION SISTEMA DE VIDA Y COSTUMBRES POR CAMBIO EN VIAS DE ACCESO AL BARRIO "EL ROSAL" Y "ALTO EL ROSAL DE MAIPU".*

Los conjuntos residenciales "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal" cuentan con una única vía de ingreso y egreso por Calle Flor del Notro. Este acceso controlado ha sido fundamental para mantener la seguridad y tranquilidad dentro de nuestros barrios, como ya se señaló anteriormente, permitiendo un ambiente seguro y una vida comunitaria basada en la confianza mutua, solo con el tránsito de vecinos y visitas. El control de acceso se realiza mediante una caseta de vigilancia y sistema de guardia particular, el que cuenta con permiso de uso precario otorgado por la Municipalidad de Maipú (Decreto Alcaldicio 05341/2023) sobre el bien nacional de uso público donde se ubica dicha caseta. El proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" propone la creación de acceso vehicular por Calle Camino Las Flores, lo que implicaría transitar por el interior de nuestra Villa, y pasando por alto el sistema de seguridad existente. Esta modificación afectaría significativamente nuestra situación actual de las siguientes maneras:
Seguridad: La introducción de un segundo acceso descontrolado facilitaría la entrada y salida de personas no residentes, lo que podría incrementar los riesgos de delitos como robos y hurtos. La posibilidad de que visitas al nuevo edificio puedan ingresar por Flor del Notro y salir por Camino Las Flores elimina el control efectivo de acceso.
Tranquilidad: El aumento del flujo vehicular y de personas desconocidas alteraría la tranquilidad de nuestros barrios. La presencia de tráfico adicional no solo incrementaría el ruido y la contaminación, sino que también afectaría la sensación de comunidad y seguridad que hemos mantenido.
Vida Comunitaria: La alteración del flujo vehicular y peatonal impactaría negativamente en la cohesión social. La vida comunitaria, basada en la familiaridad y el conocimiento de los vecinos, se vería afectada por la presencia de personas ajenas y el tráfico no controlado.
La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) presentada no aborda adecuadamente los siguientes aspectos críticos regulados por la legislación ambiental chilena sobre la alteración del medio humano y las costumbres de las personas:
Alteración del Medio Humano: La DIA no contempla el impacto significativo que el nuevo acceso tendría sobre la seguridad y la tranquilidad de nuestros barrios, ignorando cómo la modificación afectaría la percepción de seguridad y bienestar de los residentes.
Costumbres de las Personas: La DIA no evalúa cómo el aumento del tránsito vehicular y peatonal influiría en las costumbres locales, especialmente en una comunidad que valora y depende de un entorno controlado y seguro.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Observación: *Por otro lado, un punto que no ha sido abordado por el Proyecto, es la sobrecarga que producirá en el sistema de alcantarillado y suministro de agua potable, atendido a que un mayor número de departamentos, a gran altura como significa el que se pretende construir, demandará mayores niveles de evacuación hacia los alcantarillados que corren hacia los barrios aledaños, "Las Parcelas" y "Alto El Rosal" , y por otro lado un aumento del flujo de agua potable en los nuevos edificios restarán presión de agua a duchos barrios, sobretodo en los fines de semana cuando las personas se encuentren la mayoría en sus hogares. Este es un punto que debe resolver la Inmobiliaria y dar una solución concreta a los vecinos. Ya con la construcción de las dos torres que existen se ha generado este problema pero a una escala menor, por ello la preocupación cuando se construyan otras dos torres más. Se solicita al Titular informar hacia qué vías de alcantarillados se conectarán las conexiones de estos nuevos edificios, si se conectarán hacia los desagües de la Avenida El Rosal o hacia los que existen debajo de los barrios ya indicados. Esto porque ya han existido eventos en que el alcantarillado de estas comunidades han colapsado por diferentes causas, provocando una gran molestia y problemas de salubridad pública en las calles afectadas.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip). Respecto al alcantarillado, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

61. Observante: Juan Ignacio Zapata Osorio

Observación*: Como comunidad tendremos una alteración en nuestro sistema de vida. Veremos afectada nuestra seguridad que hemos cuidado por muchos años. No tendremos tranquilidad al tener un aumento de flujo vehículos, teniendo en cuenta que la entrada de las Torres podría ser por Américo vespucio.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

62. Observante: César Enrique Soto Montecinos

Observación*: Presión de Agua: El sector ya sufre frecuentes problemas de presión de agua que no han sido resueltos. ¿Cómo se pretende evitar que la construcción de este proyecto agrave aún más esta situación? Es imperativo que se adopten medidas inmediatas para garantizar un suministro adecuado y estable.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

Observación*: Problemas de Alcantarillado: La construcción de nuevas viviendas podría saturar aún más el sistema de alcantarillado existente. ¿Qué planes se tienen para prevenir el colapso de un sistema ya sobrecargado? Es esencial contar con soluciones efectivas para esta problemática.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que la concesión sanitaria en el sector de emplazamiento del proyecto corresponde a SMAPA, quien debe velar por el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas servidas.

Observación: *Plagas: Las excavaciones necesarias para el proyecto podrían provocar un aumento de plagas, incluyendo ratas y cucarachas. ¿Qué medidas de mitigación, como la desratización y fumigación, se implementarán para controlar esta situación que ya es preocupante?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.
- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Observación: *Seguridad: Dada la naturaleza de las labores propias de la construcción, es probable que experimentemos un aumento en el número de personas circulando ajenas a la villa. Este incremento podría representar un riesgo mayor de posibles robos, asaltos y otros tipos de delitos. La presencia de un flujo significativo de personas desconocidas, así como de vehículos de construcción y suministros, plantea desafíos adicionales en términos de seguridad para nuestra comunidad. ¿Qué planes específicos existen para gestionar y controlar los puntos de acceso, garantizando así la protección adecuada de los residentes ante estos riesgos potenciales?*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

(https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

Observación: *Contaminación Acústica: La construcción cercana a las viviendas genera una contaminación acústica considerable. ¿Cómo se mitigarán los niveles de ruido que alteran la tranquilidad del vecindario? Además, cuando adquirimos nuestras viviendas, no fuimos informados sobre futuros proyectos en el sector.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

Observación: *Contaminación Ambiental: El movimiento de tierra y las partículas de polvo generadas por la construcción son motivo de gran preocupación. Ya hemos observado un aumento drástico en la cantidad de polvo presente en el aire durante la construcción de las torres más recientes. ¿Qué medidas se implementarán para controlar esta contaminación?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Observación: *Movilidad: El sector cuenta con una sola calle de acceso vehicular, lo cual resulta insuficiente para la cantidad de vehículos de los propietarios y los de la empresa constructora. La saturación en el acceso principal, siendo la única entrada y salida para 300 casas y 4 torres, es evidente. ¿Qué alternativas se consideran, como una salida alternativa por la caletera Vespucio? ¿Y cómo se evitará el uso del portón en Doquilla con Las Flores?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

Observación: *Vibraciones: Las excavaciones generan vibraciones que afectan las estructuras y la vida diaria de los residentes. ¿Cuáles son las medidas que se tomarán para mitigar este problema?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que se estimaron y evaluaron los Niveles de Vibración (Lv) asociados a las fases de mayor emisión del Proyecto, cuyos valores cumplen con el criterio de referencia internacional (FTA). Los puntos fueron seleccionados de acuerdo con su cercanía con las obras y actividades que involucra el Proyecto. La identificación de cada uno de ellos se encuentra disponible en el Informe de ruido y vibraciones disponible en el Anexo D de la DIA.

Observación: *Impacto en la Calidad de Vida: La realización de este proyecto tiene un impacto significativo en la calidad de vida y las costumbres de los residentes actuales del sector. La presencia constante de ruidos, polvo, vibraciones y el aumento del tráfico afectan directamente nuestro bienestar diario. ¿Cómo se abordarán estos problemas para evitar que nuestra rutina y condiciones de vida se deterioren aún más?*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

Al respecto, se informa que se estimaron y evaluaron los Niveles de Vibración (Lv) asociados a las fases de mayor emisión del Proyecto, cuyos valores cumplen con el criterio de referencia internacional (FTA). Los puntos fueron seleccionados de acuerdo con su cercanía con las obras y actividades que involucra el Proyecto. La identificación de cada uno de ellos se encuentra disponible en el Informe de ruido y vibraciones disponible en el Anexo D de la DIA.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Finalmente, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Observación: *Acceso para Vehículos de Emergencia: La saturación del acceso principal plantea serios riesgos para la seguridad en situaciones de emergencia. ¿Cómo se contempla garantizar el acceso expedito y oportuno de vehículos de emergencia, como bomberos, ambulancias y carabineros? Es vital que estos servicios puedan acceder sin demoras para asegurar la protección y bienestar de todos los residentes.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Observación: *Privacidad Visual: La proximidad de las nuevas construcciones a las viviendas existentes suscita preocupaciones sobre la privacidad visual en los patios y ventanas de las casas. ¿Qué medidas se implementarán para asegurar que la privacidad de los residentes no sea invadida por las nuevas edificaciones? ¿Cómo se contemplan estas medidas durante el proceso de construcción? Es crucial que se tomen acciones tanto durante como después de la construcción para proteger la intimidad de los hogares afectados.*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, y se refiere a materias que exceden los alcances del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y por ende las funciones de este Servicio.

Observación: *Todos estos puntos afectan directamente nuestra calidad de vida, especialmente para aquellos que trabajamos desde casa. Los ruidos, la incapacidad de ventilar correctamente debido al polvo y las vibraciones alteran nuestras costumbres y forma de vida diaria.*

Espero que estas observaciones sean consideradas con la seriedad que merecen, para minimizar el impacto negativo del proyecto en nuestra comunidad. Vivimos en un entorno aún relativamente tranquilo y no podemos permitir que este proyecto comprometa nuestra calidad de vida.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

63. Observante: Bárbara Tamara Alvear Fernández

Observación*: No queremos más construcciones la presión del agua es pésima aparte que nos llenamos de ratones y de la plaga de baratas necesitamos urgente una fumigación en la villa y más seguridad ya que el líder y Vespucio un peligro vivo*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con factibilidad sanitaria (certificado de factibilidad 32.629/23 emitido el 11 de octubre de 2023 por SMAPA: ANEXO_C8_Factibilidad Sanitaria de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip)

Respecto a los vectores, se informa que según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

- El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

64. Observante: Fanny Andrea Mujica Galaz

***Observación**: El proyecto trae problemas de impacto ambiental enormes para la gente de la villa además de restarle seguridad a la gente de la comunidad*

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no se refiere a algún componente ambiental específico del proyecto en evaluación, lo que dificulta poder darle una respuesta adecuada.

65. Observante: Carolina Del Pilar Villar Montecinos

***Observación**: Los conjuntos residenciales "Las Parcelas" y "Villa Alto El Rosal" cuentan con una única vía de ingreso y egreso por Calle Flor del Notro. Este acceso controlado ha sido fundamental para mantener la seguridad y tranquilidad dentro de nuestros barrios, permitiendo un ambiente seguro y una vida comunitaria basada en la confianza mutua, solo con el tránsito de vecinos y visitas. El control de acceso se realiza mediante una caseta de vigilancia y sistema de guardia particular, el que cuenta con permiso de uso precario otorgado por la Municipalidad de Maipú (Decreto Alcaldicio 05341/2023) sobre el bien nacional de uso público donde se ubica dicha caseta. El proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" propone la creación de acceso vehicular por Calle Camino Las Flores, lo que implicaría transitar por el interior de nuestra Villa, y pasando por alto el sistema de seguridad existente. Esta modificación afectaría significativamente nuestra situación actual de las siguientes maneras:*

Seguridad: La introducción de un segundo acceso descontrolado facilitaría la entrada y salida de personas no residentes, lo que podría incrementar los riesgos de delitos como robos y hurtos. La posibilidad de que visitas al nuevo edificio puedan ingresar por Flor del Notro y salir por Camino Las Flores elimina el control efectivo de acceso.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el titular indicó que no es posible conectar la calle secundaria que va paralela a la calle Doquilla directamente hacia Américo Vespucio por cuanto hay que considerar que el condominio privado "Jardines de Maipu" que se emplaza entre el terreno del titular y la Caletera de Av Américo Vespucio tenía una cesión de la Calle Camino las flores, lo cual queda reflejado en la Modificación de permiso de edificación de fecha 24 Oct 2011 (ver https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_C.zip).

Posterior a esta fecha, en abril 2015 se publica en el Diario Oficial el decreto alcaldicio donde se decreta la desafectación de la calle Las Flores entre Doquilla y caletera de Av A. Vespucio (que es precisamente el tramo del lote del titular).

Luego, en diciembre de 2015, se recepciona el último edificio del condominio privado "Jardines de Maipú" y en Junio de 2016 se obtiene la copropiedad inmobiliaria del condominio privado "Jardines de Maipú" donde se muestra que la cesión a BNUP de la calle ya no está y, en reemplazo, esta zona queda como bien común de la comunidad, es decir, 100% privado.

***Observación:** Tranquilidad: El aumento del flujo vehicular y de personas desconocidas alteraría la tranquilidad de nuestros barrios. La presencia de tráfico adicional no solo incrementaría el ruido y la contaminación, sino que también afectaría la sensación de comunidad y seguridad que hemos mantenido.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

***Observación:** Vida Comunitaria: La alteración del flujo vehicular y peatonal impactaría negativamente en la cohesión social. La vida comunitaria, basada en la familiaridad y el conocimiento de los vecinos, se vería afectada por la presencia de personas ajenas y el tráfico no controlado.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Al respecto, se informa que la evaluación ambiental del proyecto concluyó que el proyecto no genera los efectos, características y circunstancias de Art. 7 del D.S. 40/2012 MMA, y por lo tanto, no produce impactos significativos a los sistemas de vida y costumbre de los grupos humanos ubicados en el área de influencia del proyecto.

Observación: *Recomendación: Se recomienda que la inmobiliaria genere acceso por Americo Vespucio, para no interferir las costumbres de la población aledaña al proyecto y poner en riesgo su seguridad. En caso que no sea posible. Se recomienda que se estudie semaforización en Av. El Rosal con Flor del Notro, para de esta forma asegurar que los vecinos de las Villas existentes y del proyecto puedan tener la oportunidad de salir de la calle Flor del Notro en hora punta.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Al respecto, se informa que el titular ha señalado que considerando que la zona en la cual se emplaza el proyecto es una zona ya saturada, se estima incorporar como la Reconfiguración de semáforos para las tres (3) intersecciones más próximas e importantes para la zona, que se estima puede aportar en gran medida a disminuir el impacto al grupo humano en este sector de la comuna de Maipú. Las intersecciones son las siguientes:

- Américo Vespucio / El Descanso (4 nodos)
- Américo Vespucio / El Rosal (4 nodos)
- Av. Santa Elena / Longitudinal

66. <u>Observante:</u> <u>Carolina Alejandra Villalobos San Martín</u>

Observación*: Mala Desratización y Movilidad*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto cuenta con un plan de manejo de vectores y malos olores en el Anexo E de la DIA: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/ANEXO_E.pdf, el que contiene la siguiente información:

- La empresa que realizará la gestión se llama “DURALIMP”.
- La periodicidad de los servicios es cada 30 días. En ese sentido, se entregarán certificados mes a mes con el servicio ejecutado, en donde indica fecha de inicio y fecha de vigencia. Dichos certificados serán resguardados en la oficina de la faena a fin de ponerlos a disposición de la autoridad competente que los solicite.
- El plan de acción es la utilización de productos específicos para el control de vectores del que se trate, tales como; insectos, bacterias y roedores que puedan existir en obra o instalación de faena. Para lo anterior, se realiza cada 30 días la visita inspectiva a fin de determinar las condiciones del lugar y, en el caso de los roedores, se realiza la revisión y reposición de cebos en el caso que hubiese consumo. Si por algún motivo, hubiese algún problema estructural o de orden y mantención en obra que favorezca a la proliferación de cualquier plaga, se le hace la indicación en el certificado respectivo para que se adopten las precauciones necesarias.

  El procedimiento para el control de roedores se basa principalmente en la instalación de cebaderas de pvc con un cebo tipo bloque en su interior, en lugares estratégicos de la instalación de faenas y donde haya señales de avistamiento de éstos.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

67. Observante: Miguel Angel Venegas Órdenes

***Observación**: En relación al proyecto en cuestión y a las modificaciones relacionadas al mismo sobre nuestra comunidad (Villa Alto El Rosal de Maipú) expreso los siguientes puntos como efectos negativos de esta intervención urbana:*
1. Exposición de nuestra comunidad (familias) al ingreso de diversas personas y vehículos por ingresos alternativos al vigente (acceso único / portería) sin el debido control preventivo que hoy existe.

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

No se modificará el acceso secundario al proyecto y evitar que sea por calle Doquilla esquina Las Flores, ya que hubo que modificar el EISTU para reconocer la subdivisión del lote 3 y eliminar la calle Las Flores, principalmente porque debido a la desafectación, el proyecto que está entre Rosal Oriente y caletera de Av A Vespucio, elimina la Calle Las Flores y termina con la posibilidad de continuidad a esta.

Cabe señalar que la autoridad sectorial (SEREMI TT RM) quien, en vista de lo anterior, sugiere que se ejecute otro acceso al proyecto por calle Doquilla esquina Las Flores y, por lo mismo, el titular cumple con lo solicitado, creando el acceso señalado.

Sin perjuicio de lo anterior, el titular indicó que es factible considerar que ese acceso sólo sea considerado como una salida de emergencia, canalizando todo el ingreso a las torres por el acceso existente en la calle interna que da a Flor de Notro. En ese sentido, se dejará esta circunstancia expresamente descrita en el primer reglamento de copropiedad del condominio a fin de darle tranquilidad a las comunidades aledañas.

Dado que la salida en comento será solo de emergencia, no existirá un flujo significativo de vehículos que transiten desde el proyecto a la zona del jardín (el cual, en todo caso, está a más de 100 mts de la aludida salida), debiendo mantenerse los flujos tal y como se encuentran en la actualidad.

***Observación**: 2. Incremento del flujo vehicular en la red interna de calles de nuestro barrio para ingresar, transitar y egresar de él con el inevitable aumento del riesgo de accidentes vehiculares y de atropellos de los residentes.*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

***Observación**: 3. Aumento de la contaminación acústica y del aire por la mayor circulación de vehículos en marchas de mayor consumo de combustible por la configuración de las calles internas (curvas, cruces, resaltos en las calzadas, etc.).*

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

De acuerdo con la modelación de ruido (ver Anexo 2.1 de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/19/13c_ANEXO_2.1-Informe_Ruido_y_Vibraciones.zip), el Proyecto cumple con el límite normativo establecido en el D.S N°38/11 del Ministerio de medio Ambiente para el periodo diurno y nocturno tanto para la construcción como para operación del Proyecto, considerando las medidas de control, tales como barreras acústicas, cierres de vanos, restricción de maquinaria, entre otros. Debido a lo anterior, es posible concluir que el Proyecto no genera impactos significativos respecto a esta componente.

En relación a las emisiones atmosféricas, el titular presentó un informe en el que se contemplan las siguientes medidas:

- Se considera la humectación de los caminos internos y el camino de tierra que conecta el acceso a la faena con Av. Américo Vespucio, por medio de camión aljibe durante el período de acondicionamiento del terreno y obra gruesa, con agua no potable adquirida a prestador del servicio con las correspondientes autorizaciones vigentes. Durante época estival y primaveral se aplicará al menos un riego en la mañana y cuando se requiera un riego en la tarde, velando por no generar acumulaciones de agua, en tanto, en época otoñal e invernal se aplicará un riego en la mañana, según las condiciones climáticas, si llueve, por ejemplo, no se regaría. Se realizarán también actividades periódicas de limpieza y mantención de taludes.
- Utilización de vehículos y maquinarias con revisión técnica al día.
- El tránsito de vehículos dentro de la obra se realizará a baja velocidad (10 km/h).
- El transporte de materiales se realizará en camiones encarpados con lona hermética, impermeable y sujeta a la carrocería.
- Se implementará un sistema de lavado de ruedas para evitar el arrastre del barro adherido a los neumáticos de los camiones.
- Se prohibirá la disposición de materiales de construcción fuera del terreno de construcción o de ejecución del proyecto.

***Observación**: 4. Congestión y saturación de las vías de ingreso y salida desde Calle Flor de Notro a la Avenida principal El Rosal por donde se seguirá movilizando la mayor parte de los residentes de nuestro barrio.*

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto presentó un Estudio de Movilidad en la Adenda Complementaria, (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip) en el cual se entregan antecedentes técnicos que concluyen que no se presentará alteración, obstrucción o restricción a la conectividad o libre circulación peatonal o vehicular a bienes, servicios o infraestructura básica, ya que no se incorporarán cierre o desvío de veredas o calzadas en ninguna de sus fases. Cabe indicar que pese a que se señalizará en sectores puntuales para que puedan acceder al espacio de despacho con camiones en sector privad, esto se desarrollará lejos de sectores con mucho movimiento de personas. Todo movimiento de transporte de camiones para abastecimiento de la obra se realizará por Calle Local de Américo Vespucio y luego calle privada de tierra.

En el caso de los modos no motorizados (peatones y bicicletas) se informa que las veredas, en el escenario con proyecto, poseen una importante capacidad, concluyendo que no existirá ninguna afectación a la circulación peatonal. Por lo tanto, desde el punto de vista de la movilidad y libre circulación de las personas y grupos humanos que actualmente residen en el área de influencia del proyecto no verán afectados sus tiempos de desplazamiento en ninguno de los modos utilizados, ya sean motorizados como no motorizados en la fase de operación del proyecto.

Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se presentaron los grados de saturación de arcos en donde se evidencia que tanto en la Situación Base y la Situación con Proyecto no existen arcos que incumplan los criterios descritos en el instructivo de Criterio de Evaluación en el SEIA: Contenidos técnicos para la Evaluación del Impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamientos en proyectos inmobiliarios, 2022. Además, como análisis complementario se realizó un análisis en la variación de tiempos de desplazamiento por arcos de la red y por rutas desde los accesos del Proyecto, concluyendo que para ambos análisis no se producen variaciones significativas en los tiempos de desplazamiento.

En relación a la afectación en etapa de construcción del proyecto, los desplazamientos de los diferentes modos de transporte motorizados y no motorizados, no se verán afectados en forma significativa en sus tiempos, debido a que la conexión de los vehículos de transporte de carga para la construcción utilizan vías rápidas y por zonas de bajo flujo normal para el sector, transitando mayormente fuera del alcance de área de influencia del proyecto.

En cuanto a la fase de construcción del Proyecto, las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la instalación de faena, se logra justificar que el proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos.

Por lo tanto, se descarta que el Proyecto tanto en su fase de construcción como operación genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del proyecto.

Para más información: revisar el Anexo 4.10 Estudio de Movilidad de la Adenda Complementaria: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/01/20/Anexo_4.10_Estudio_de_Movilidad.zip

Evaluación técnica de la observación: Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto.

Observación*: 5. Incremento de la probabilidad de robo de vehículos o hurto de especies en el interior de estos por la mayor exposición de los automóviles estacionados o en transito por el barrio. Mayor exposición a encerronas o portonazos por la exposición de los conductores y sus vehículos al encontrarse atractivamente para los delincuentes a escasos metros de las autopistas Vespucio Sur, Norte, Ruta 68 y Ruta 78.*
Esperando estas observaciones sean acogidas para la no materialización de este proyecto de intervención urbana.

Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto. No obstante, se informa que el proyecto cuenta con un compromiso ambiental voluntario (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/01/26/Cap_7_Compromisos-ambientales-voluntarios.pdf) consistente en la instalación de 2 cámaras CCTV dentro del predio a edificar y mirando hacia calle Doquillas, entre Calle Las Flores y Rodalán, con el objeto de monitorear todo el movimiento en aquella zona y se contará con un guardia de seguridad durante la fase de construcción.

12° Que, el Titular deberá remitir a la Superintendencia del Medio Ambiente la información respecto de las condiciones, compromisos o medidas, ya sea por medio de monitoreos, mediciones, reportes, análisis, informes de emisiones, estudios, auditorías, cumplimiento de metas o plazos, y en general cualquier otra información destinada al seguimiento ambiental del Proyecto, según las obligaciones establecidas en la presente Resolución de Calificación Ambiental y las Resoluciones Exentas que al respecto dicte la Superintendencia del Medio Ambiente. De igual forma, y al objeto de conformar el Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental (SNIFA), el Registro Público de Resoluciones de Calificación Ambiental y registrar los domicilios

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

de los sujetos sometidos a su fiscalización en conformidad con la ley, el Titular deberá remitir en tiempo y forma toda aquella información que sea requerida por la Superintendencia del Medio Ambiente a través de las Resoluciones Exentas que al respecto ésta dicte.

13°. Que, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente la realización de la gestión, acto o faena mínima que da cuenta del inicio de la ejecución de obras, a que se refiere el Considerando 4.1 de la presente Resolución.

14°. Que, con el objeto de dar adecuado seguimiento a la ejecución del Proyecto, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente, al menos con una semana de anticipación, el inicio de cada una de las fases del Proyecto, de acuerdo a lo indicado en la descripción del mismo.

15°. Que, para que el proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" pueda ejecutarse, deberá cumplir con todas las normas vigentes que le sean aplicables.

16°. Que, el Titular deberá informar inmediatamente a la Secretaría de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA, asumiendo inmediatamente las acciones necesarias para abordarlos.

17°. Que, el Titular del Proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental Región Metropolitana de Santiago la ocurrencia de cambios de titularidad, representante legal, domicilio y correo electrónico, de acuerdo a lo establecido en el inciso tercero del artículo 162 y artículo 163, ambos del Reglamento del SEIA.

18°. Que, se hace presente al Titular que cualquier modificación al Proyecto que constituya un cambio de consideración, en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA, deberá someterse al SEIA.

19°. Que, todas las medidas, condiciones, exigencias y disposiciones establecidas en la presente Resolución son de responsabilidad del Titular, sean implementadas por éste directamente o a través de un tercero.

RESUELVO:

1°. Calificar favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal", cuyo Titular es Inmobiliaria Rio Napo Ltda.

2°. Certificar que el proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable.

3°. Certificar que el proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" cumple con los requisitos de carácter ambiental contenidos en los permisos ambientales sectoriales que se señalan en los artículos 140 y 142, del D.S. Nº40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

4°. Certificar que el proyecto "Modificación del Proyecto Inmobiliario El Rosal" no genera los efectos, características o circunstancias del artículo 11° de la Ley N°19.300, que dan origen a la necesidad de elaborar un Estudio de Impacto Ambiental.

5°. Definir como gestión, acto o faena mínima del Proyecto, para dar cuenta del inicio de su ejecución de modo sistemático y permanente, a los mencionados en el considerando 4.1 del presente acto.

6°. Hacer presente que contra esta Resolución es procedente el recurso de reclamación de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 20° de la Ley Nº19.300, ante la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental. El plazo para interponer este recurso es de treinta días contados desde la notificación del presente acto.

Notifíquese y Archívese

FIRMA ELECTRÓNICA AVANZADA

Firmado Digitalmente por Gonzalo Andrés Durán Baronti
Fecha: 04-03-2025 09:45:02:504 UTC -03:00
Razón: Firma Electrónica Avanzada
Lugar: PUF

Gonzalo Andrés Durán Baronti
Delegado Presidencial
Presidente Comisión de Evaluación
Región Metropolitana de Santiago

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883

Firmado por: Arturo Nicolás Farías Alcaíno
Fecha: 03/03/2025 16:54:52 CLST

Arturo Farías Alcaíno
Director Regional Servicio de Evaluación Ambiental
Secretaria Comisión de Evaluación
Región Metropolitana de Santiago

TAC/RBD/RGV

Distribución:

Rodrigo Andrés Meyer Rojas <rodrigo.meyer@guzmanylarrain.com>
Superintendencia del Medio Ambiente <contactorca@sma.gob.cl>
CONAF, Región Metropolitana de Santiago <rodrigo.illesca@conaf.cl>
DGA, Región Metropolitana de Santiago <carol.castro@mop.gov.cl>
DOH, Región Metropolitana de Santiago <maria.valdes@mop.gov.cl>
Gobierno Regional, Región Metropolitana <mgallardo@gobiernosantiago.cl>
Ilustre Municipalidad de Maipú <tomas.vodanovic@maipu.cl>
SAG, Región Metropolitana de Santiago <claudio.ternicier@sag.gob.cl>
SEC, Región Metropolitana de Santiago <ladiaz@sec.cl>
SEREMI de Agricultura, Región Metropolitana de Santiago <monserrat.candia@minagri.gob.cl>
SEREMI de Bienes Nacionales, Región Metropolitana de Santiago <ahidalgo@mbienes.cl>
SEREMI de Desarrollo Social y Familia,
Región Metropolitana de Santiago <lestivales@desarrollosocial.cl>
SEREMI de Energía, Región Metropolitana de Santiago <imoran@minenergia.cl>
SEREMI de Minería, Región Metropolitana de Santiago <fcavieres@minmineria.cl>
SEREMI de Salud, Región Metropolitana de Santiago <jorge.vilches.a@redsalud.gob.cl>
SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones,
Región Metropolitana de Santiago <fhernandezj@mtt.gob.cl>
SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana de Santiago <ccasanovar@minvu.cl>
SEREMI Medio Ambiente, Región Metropolitana de Santiago <sreyes@mma.gob.cl>
SEREMI MOP Región Metropolitana de Santiago <robinson.valdebenito@mop.gov.cl>
Servicio de Vivienda y Urbanización SERVIU, RM <racosta@minvu.cl>
Servicio Nacional Turismo, Región Metropolitana de Santiago <cbravo@sernatur.cl>
Consejo de Monumentos Nacionales <ebrevis@monumentos.gob.cl>
Corporación Nacional de Desarrollo Indígena <lpenchuleo@conadi.gov.cl, emunoz@conadi.gov.cl>
Dirección General de Aeronáutica Civil <director@dgac.gob.cl, registratura@dgac.gob.cl>
Servicio Nacional de Geología y Minería <andres.leon@sernageomin.cl,sea@sernageomin.cl>
Subsecretaría de Pesca y Acuicultura <csilva@subpesca.cl,cristianac@subpesca.cl,rhager@subpesca.cl>
Superintendencia de Servicios Sanitarios <vvergara@siss.gob.cl>

CC:
Oficina de Partes <pcisternas.rm@sea.gob.cl>

Para validar las firmas de este documento usted debe ingresar a la siguiente url
https://validador.sea.gob.cl/validar/2164584883