

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA
CPD

RESUELVE LOS RECURSOS DE
RECLAMACIÓN ATINGENTES AL
PROYECTO “AMPLIACIÓN CENTRO DE
DISTRIBUCIÓN LO AGUIRRE”, CUYO
PROPONENTE ES WALMART CHILE S.A.

RESOLUCIÓN EXENTA N° (ABAJO)

SANTIAGO,

RESUMEN

La Dirección Ejecutiva resuelve rechazar los recursos de reclamación deducidos por los observantes del proceso PAC, contra de la Resolución de Calificación Ambiental del Proyecto, manteniendo su calificación favorable.

En primer lugar, respecto a los **componentes ruido y vibraciones**, el Proponente realizó una correcta evaluación de estas emisiones, descartando generación de riesgos a la salud de la población.

En segundo lugar, la evaluación de los **flujos vehiculares** fue realizada con una adecuada modelación, que habría permitido estudiar el escenario más desfavorable, de forma de descartar posibles impactos por aumento en los tiempos de desplazamiento.

En tercer lugar, la caracterización del **componente medio humano** en el área de influencia fue suficiente al realizar una pauta de entrevista adecuada, que permitió descartar posibles impactos significativos en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, en los términos del literal c) del artículo 7 del RSEIA.

En cuarto lugar, las medidas de seguimiento asociadas a las obligaciones de los **componentes flora y vegetación** resultan suficientes.

En quinto y sexto lugar, el procedimiento de evaluación ambiental evaluó adecuadamente el **almacenamiento de sustancias peligrosas** como la capacidad sanitaria del sector por el uso de la **red de alcantarillado**.

Finalmente, los **compromisos ambientales voluntarios** serían suficientes para cumplir con los objetivos que fueron propuestos.

VISTOS:

1. La presentación, de fecha 9 de enero de 2026, realizada por don Mauro Huenupi Aceituno, en la cual señala lo que indican.
2. La presentación, de fecha 5 de noviembre de 2025, realizada por doña María Fernanda Brahm y don Santiago Portaluppi Fernández, ambos en representación de Walmart Chile S.A. (“Proponente”), en la cual señala lo que indican.
3. Los recursos de reclamación interpuestos ante esta Dirección Ejecutiva, en contra de la resolución exenta N° 202513001187, de fecha 9 de mayo de 2025 (“RCA N° 202513001187/2025” o “RCA”), de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana de Santiago (“Comisión”), por las siguientes personas (“Reclamantes”):

- 3.1. Don Mauro Huenupi Aceituno, con fecha 15 de junio de 2025.
- 3.2. Don Alejandro Gerardo Madariaga Olavarría, con fecha 15 de junio de 2025.
- 3.3. Don Gustavo Adolfo de Jesús Canessa Toro, en representación de doña Daniela Alejandra Verdugo Chaura, doña Gabriela Adriana Chaura Pinochet, don Víctor Gonzalo Contreras Pacheco, doña Regina del Carmen García Silva y don Jorge Fernando Díaz Guzmán, con fecha 30 de junio de 2025.
4. La RCA N° 202513001187/2025, de la Comisión, que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental ("DIA") del proyecto "Ampliación Centro de Distribución Lo Aguirre" ("Proyecto") del Proponente.
5. Los demás antecedentes que constan en el proceso de evaluación ambiental y en la fase recursiva del Proyecto.
6. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente ("ley N° 19.300"); en el decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ("RSEIA"); en el decreto supremo N° 40, de 6 de abril de 2022, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a doña Valentina Alejandra Durán Medina en el cargo de Directora Ejecutiva del SEA; en el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija 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 las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado ("ley N° 19.880"); y, en la Resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

1. Descripción del Proyecto

El Proyecto corresponde a una ampliación del proyecto "Centro de Distribución Lo Aguirre", calificado ambientalmente favorable mediante la resolución exenta N° 500, de fecha 17 de junio de 2009, de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana.

De forma específica el Proyecto busca la ampliación de la bodega existente, alcanzando una superficie de 65.614,48 m². En esta bodega ampliada el Proponente llevará a cabo las mismas actividades que se realizan en el centro de distribución actualmente operativo, vale decir, recepción de mercadería, almacenamiento y despacho.

Adicionalmente, el Proyecto contempla adicionar 288 estacionamientos, de los cuales 193 serán para camiones y 95 para vehículos livianos. Así, en total, el centro de distribución contará con 793 estacionamientos (395 para vehículos livianos, 393 para camiones y 5 destinados a buses), para lo cual cuenta con dos estudios de impacto sobre el sistema de transporte urbano ("EISTU") aprobados los años 2008 y 2022.

Asimismo, se contempla la construcción de nuevas instalaciones destinadas a oficinas, la ampliación del casino, servicios básicos, y la implementación de una bodega de inflamables y sustancias peligrosas.

Por último, cabe señalar que dentro de las modificaciones que se pretenden realizar al Proyecto, se contempla la instalación de un estanque de hidrógeno que abastecerá de combustible a la maquinaria requerida durante la fase de operación.

2. Procedimiento de reclamación

- 2.1. La RCA N° 202513001187/2025 de la Comisión, que calificó favorablemente la DIA del Proyecto.

- 2.2. En contra de la referida RCA, fueron interpuestos tres recursos de reclamación conforme a lo dispuesto en el artículo 30 bis de la ley N° 19.300, en relación con el artículo 20 de dicho cuerpo legal, indicando que sus observaciones ciudadanas no fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental, por lo cual debió ser calificado desfavorablemente el Proyecto

La Dirección Ejecutiva del SEA mediante los oficios ordinarios N° 202599102704, N° 20259102705, y N° 202599102708, todos de fecha 6 de agosto de 2025, solicitó informar sobre los recursos de reclamación admitidos a trámite a: (i) Subsecretaría del Medio Ambiente; (ii) Subsecretaría de Transportes; y, (iii) Subsecretaría de Salud Pública, respectivamente, como organismos de la Administración del Estado con competencia ambiental ("OAECA").

A este respecto, la Subsecretaría del Medio Ambiente se pronunció mediante el oficio ordinario N° 6009, de fecha 23 de septiembre de 2025 ("Ord. N° 6009/2025"); y, la Subsecretaría de Salud Pública se pronunció mediante el oficio ordinario N° 3106, de fecha 16 de diciembre de 2025 ("Ord. N° 3106/2025")

- 2.3. La Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana de Santiago ("SEA Regional") evacuó su informe mediante el oficio ordinario N° 2026131091, de fecha 15 de enero de 2026 ("Ord. N° 2026131091/2026").
- 2.4. Con fecha 5 de noviembre de 2025, el Proponente realizó una presentación en la cual informa sobre cambio de domicilio y correos electrónicos para notificaciones. De esta forma indicó que el nuevo domicilio es avenida Apoquindo N° 3910, piso 9, comuna de Las Condes, Región Metropolitana de Santiago, y los siguientes correos electrónicos: pablo.manouvrier@walmart.com; hiram.retes@walmart.com; mfbrahm@bopabogados.com; sportaluppi@bopabogados.com; sguzman@bopabogados.com; y, fmatte@bopabogados.com.
- 2.5. Con fecha 9 de enero de 2026, uno de los Reclamantes, don Mauro Huenupi Aceituno, realizó una presentación en la cual aportó cierta información asociada a la modelación del flujo vehicular.
- 2.6. Revisadas ambas presentaciones, esta Dirección Ejecutiva tendrá presente la información aportada por el Proponente y por don Mauro Huenupi Aceituno.
- 2.7. Por otra parte, durante el procedimiento de reclamación se sucedieron diversos actos trámite, los cuales serán considerados en su justo mérito en lo que resulte pertinente en el análisis de los fundamentos reclamados.

3. **Análisis general y sistematización de los fundamentos de la reclamación**

- 3.1. En cuanto al análisis de fundamentos de los recursos de reclamación, relativos a que algunas de las observaciones presentadas durante el proceso de participación ambiental ciudadana ("PAC") no habrían sido debidamente consideradas en la RCA N° 202513001187/2025, esta Dirección Ejecutiva estima necesario dejar establecido como cuestión previa al pronunciamiento sobre lo sustantivo de dichas reclamaciones, lo siguiente:

- 3.1.1. Los recursos de reclamación de observantes PAC interpuestos y admitidos a tramitación, tienen la pretensión de dejar sin efecto la RCA, por no considerar debidamente sus observaciones ciudadanas y, adicionalmente, dictar en su reemplazo una resolución de calificación ambiental desfavorable. Es aquella pretensión la que delimita los términos del debate y fija los límites de la decisión que emitirá esta Dirección Ejecutiva acorde al principio de congruencia, que viene a enlazar tal pretensión con el mérito del proceso de evaluación y de la vía recursiva, conforme lo dispone el inciso segundo del artículo 78 del RSEIA.

- 3.1.2. En la lógica de lo expuesto, el análisis acerca de la debida consideración de las observaciones ciudadanas en el proceso de evaluación ambiental dice relación con que la materia observada sea debidamente abordada en aquél. Así, el análisis no dice relación con la respuesta propiamente tal (forma), sino con que efectivamente el proceso de evaluación se haya hecho cargo de la materia observada (fondo).
- 3.1.3. Esto se vincula con el principio de permanencia o conservación de los actos administrativos¹. Es así como los defectos de forma tienen menor significado y deben acarrear la invalidez de la decisión administrativa solamente si recaen en un requisito esencial y generan perjuicio. De lo contrario, el acto conserva su validez y sigue surtiendo todos sus efectos. De esta manera, el artículo 13 de la ley N° 19.880 establece que el vicio invalidante debe ser esencial y ocasionar perjuicio, disponiendo en su inciso segundo lo siguiente: *“el vicio de procedimiento o de forma sólo afecta la validez del acto administrativo cuando recae en algún requisito esencial del mismo, sea por naturaleza o por mandato del ordenamiento jurídico y genera perjuicio al interesado”*².

Lo anterior también se explica bajo la pretensión del sistema legal de anular la menor cantidad de actos jurídicos atendidos los principios de eficacia y seguridad jurídica: *“De este modo, en la medida que sea posible, los actos que incurran en infracciones y que puedan ser subsanadas deben ser susceptibles de ser mantenidos”*³.

De esta manera, la consideración de cada una de las observaciones ciudadanas reclamadas debe guardar concordancia con un análisis finalista del acto administrativo en contra del cual se ejercen, por lo cual corresponde, en esta etapa, examinar la entidad del vicio que se reclama en cada caso y que, además, no exista posibilidad alguna de conservar el acto mediante el saneamiento del vicio reclamado.

- 3.1.4. Por lo tanto, corresponderá acoger un recurso de reclamación de esta naturaleza cuando la materia observada y posteriormente reclamada no se haya considerado debidamente en el proceso de evaluación ambiental, haciendo necesario enmendar la situación. Cuando ello no ocurra, el recurso será rechazado⁴.

3.2. Asentado lo anterior, corresponde analizar los recursos de reclamación individualizados en el Considerando N° 2.2. precedente, por lo cual esta Dirección Ejecutiva ha **sistematizado y ordenado sus fundamentos** de la siguiente manera:

- 3.2.1. Respecto a los **componentes ruido y vibraciones**:

3.2.1.1. El Proponente no habría realizado una correcta identificación de las **fuentes emisoras** de ruido como los **receptores cercanos** al Proyecto.

¹ La jurisprudencia ha reconocido que la ley N° 19.880 contempla este principio. En concreto, cabe destacar los fallos de la E. Corte Suprema recaídos en las siguientes causas: “Andes Iron SPA con Servicio de Evaluación Ambiental”, rol N°12.907-2018, considerandos trigésimos primero y trigésimos segundos de la sentencia de casación, de 26 de septiembre de 2019; e “Inversiones GNL Talcahuano SPA con Asociación Gremial Cámara de Comercio de Penco”, rol N° 91.629-2021, considerando décimo séptimo, de 11 de enero de 2023.

² En ese sentido, se ha señalado que: “(...) puede concluirse que, al menos desde la perspectiva formal o procedimental, la legalidad del acto administrativo se pone en entredicho cuando el requisito es esencial (ejemplo: la notificación del acto; la recepción de pruebas; la emisión de un informe potestativo de otra Administración Pública) y siempre que dicha omisión cause perjuicio al interesado, aplicando el viejo adagio procesal de no hay nulidad sin perjuicio”, en Bermúdez Soto, Jorge. Derecho Administrativo General. Tercera Edición, Santiago de Chile, Legal Publishing Chile, 2014. La cita es de la Pág. 166.

³ Cordero Vega, Luis. *Lecciones de Derecho Administrativo*. Segunda Edición, Santiago de Chile, Legal Publishing Chile, 2015. La cita es de la Pág. 312.

⁴ Artículo 46, inciso primero, del RSEIA.

3.2.1.2. Las modelaciones realizadas no habrían tenido en cuenta la **peor condición** de las emisiones de ruido durante la etapa de operación.

3.2.1.3. No habría sido justificada adecuadamente el uso de la **norma de referencia** para las emisiones de ruido.

3.2.1.4. El Proponente no habría sido realizado una **evaluación conjunta de las actuales emisiones de ruido y vibraciones con aquellas proyectadas** por las obras del Proyecto.

Debido a lo anterior, no habría posible descartar la generación de **riesgos a la salud de la población**.

3.2.1.5. La evaluación de las vibraciones no habría sido adecuada para **predecir y estimar posibles impactos** de Proyecto.

3.2.1.6. Sobre las **medidas de seguimiento** asociadas a la emisión de ruido y vibraciones, estas no habrían resultado adecuadas y suficientes. Especialmente para asegurar el cumplimiento normativo durante la fase de operación del Proyecto.

3.2.2. Respecto a la evaluación de los **flujos vehiculares**:

3.2.2.1. No habría sido debidamente realizada una **modelación del flujo vehicular**. Además, esta no habría tenido en cuenta el escenario más desfavorable.

3.2.2.2. El Proponente no habría presentado **compromisos o medidas adecuadas** para amortiguar los grados de saturación y el aumento de los tiempos de desplazamientos que provocaría el Proyecto.

3.2.3. La **caracterización del componente medio humano** en el área de influencia no sería suficiente para efectos de descartar posibles impactos significativos en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, en los términos del literal c) del artículo 7 del RSEIA.

3.2.4. Sobre la evaluación de los componentes **flora y vegetación**, esta debió considerar un monitoreo participativo y auditorías independientes.

3.2.5. El procedimiento de evaluación ambiental no habría evaluado adecuadamente el **almacenamiento de sustancias peligrosas**.

3.2.6. El Proyecto no habría evaluado adecuadamente la capacidad sanitaria del sector por el **uso de la red de alcantarillado**.

3.2.7. Los **compromisos ambientales voluntarios** tendrían ciertas deficiencias que no permitirían cumplir con los objetivos para los que fueron propuestos.

4. **Análisis del primer fundamento de las reclamaciones**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con las **emisiones de ruido y vibraciones** (Considerando N° 3.2.1. precedente):

4.1. Sobre esta alegación, los **Reclamantes** señalaron en su recurso de reclamación que el Proponente no habría realizado una correcta identificación de las fuentes emisoras de ruido. Tampoco habría realizado una correcta identificación de los receptores cercanos al Proyecto, como algunas cosas que se encontrarían a una menor distancia.

Las modelaciones realizadas no habrían tenido en cuenta la peor condición de las emisiones de ruido durante la etapa de operación.

No habría sido justificada adecuadamente el uso de la norma de referencia para las emisiones de ruido.

El Proponente no habría sido realizado una evaluación conjunta de las actuales emisiones de ruido y vibraciones con aquellas proyectadas por las obras del Proyecto. Debido a lo anterior, no habría posible descartar la generación de riesgos a la salud de la población.

La evaluación de las vibraciones no habría sido adecuada para predecir y estimar posibles impactos de Proyecto.

Finalmente, las medidas de seguimiento asociadas a la emisión de ruido y vibraciones no habrían resultado adecuadas y suficientes, especialmente para asegurar el cumplimiento normativo durante la fase de operación del Proyecto.

- 4.2. Durante la fase recursiva, el **Proponente** indicó que el informe de ruido y vibraciones presentado incluiría modelaciones y mediciones cuyos resultados darían cuenta del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable respecto a las emisiones de ruido del Proyecto. Dichas mediciones y modelaciones habrían sido realizadas considerando el escenario más desfavorable,

Sobre las fuentes emisoras como los grupos electrógenos, contrariamente a lo señalado por los Reclamantes, estos se encontrarían al otro extremo del emplazamiento del Proyecto alejados de las zonas residenciales, además que estarían aislados para evitar cualquier tipo de emisión.

Respecto de la determinación de la distancia entre el receptor R5 y la fuente emisora de ruido, es decir el Proyecto, esta se habría llevado a cabo considerando el emplazamiento de la fuente emisora en su ubicación más desfavorable respecto al receptor, que correspondería al límite externo del emplazamiento del Proyecto. En este sentido, la distancia del receptor R5 con el límite externo del emplazamiento del Proyecto se encuentra efectivamente a una distancia de aproximadamente 30 metros.

Las mediciones que serían realizadas en los compromisos ambientales voluntarios asociadas a seguimiento de las emisiones de ruido serían encargadas a entidades técnicas de fiscalización ambiental. Dichos resultados estarían disponibles en las oficinas administrativas del Proyecto, y que serían enviado a la Superintendencia del Medio Ambiente, la Municipalidad y a los jefes de las organizaciones locales que habitualmente participen de las mesas de trabajo con la comunidad.

- 4.3. Respecto a las alegaciones presentadas anteriormente, durante el **procedimiento de evaluación ambiental** fueron presentados los siguientes antecedentes:

4.3.1. Como cuestión previa, resulta importante tener en consideración que el Proponente señaló que habría realizado mediciones periódicas de ruido en sus operaciones actuales. Dichas mediciones habrían incluido específicamente estudios de ruido a los vecinos del Barrio Las Flores I, a solicitud de estos mismos, en el mes de marzo de 2024. En dichos registros, realizados por una Entidad Técnica de Fiscalización Ambiental ("ETFA") acreditada por la autoridad, los niveles de presión sonora estarían dentro de los parámetros establecidos en la legislación nacional vigente.

4.3.2. Sobre la evaluación del componente **ruido**, esta fue realizada considerando tanto los receptores humanos como sobre la fauna nativa, teniendo en cuenta que las fuentes de emisiones no sólo se asociarían a todas las actividades del Proyecto, sino que también a los ruidos del flujo vehicular.

Respecto de los receptores humanos, el Proponente señaló que aplicaría el decreto supremo N° 38, del año 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, sobre Norma de emisión de ruido generados por fuentes que indica (D.S. N° 38/11 MMA).

Respecto del ruido asociado al flujo vehicular, el Proponente indicó que la evaluación la habría realizado utilizando una norma de referencia ante la ausencia de normas para fuentes móviles en el territorio nacional. En particular, habría adoptado el criterio establecido por la Norma Suiza OPB 814.41 “Sobre la Protección contra el Ruido”, que correspondería a un criterio que se aplicaría frecuentemente en el país como norma de referencia en otros procedimientos de evaluación, la cual tendría por objetivo la protección contra el ruido perjudicial o molesto de los receptores.

Así, la Tabla N° 1 y Tabla N° 2, mostrarían los límites establecidos, mientras que la Tabla N° 3 mostraría los grados de sensibilidad según el límite de emisión.

Tabla N° 1. Límites de valores de exposición al ruido según norma suiza OPB 814.41

Grado de sensibilidad (Art. 43)	Valor de planificación Lr [dB(A)]		Valor límite de inmisión Lr [dB(A)]		Valor de alarma Lr [dB(A)]	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
Grado de sensibilidad (Art. 43)	Valor de planificación Lr [dB(A)]		Valor límite de inmisión Lr [dB(A)]		Valor de alarma Lr [dB(A)]	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
III	60	50	65	55	70	65
V	65	55	70	60	75	70

Fuente: Norma suiza OPB 814.41

Tabla N° 2. Límites de valores de exposición al ruido según norma suiza OPB 814.41 para los receptores del Proyecto.

Receptor	Grado de sensibilidad	Límites	
		Diurno	Nocturno
R1	Grado IV	70	60
R2	Grado IV	70	60
R3	Grado IV	70	60
R4	Grado IV	70	60
R5	Grado III	65	55
R6	Grado IV	70	60
R7	Grado IV	70	60
R8	Grado IV	70	60

Fuente: Norma suiza OPB 814.41

Tabla N° 3. Grados de sensibilidad según norma suiza OPB 814.41

Sensibilidad	Descripción
Grado I	Zona que requiere una protección elevada contra el ruido, especialmente zonas de conservación.
Grado II	Zonas donde ninguna actividad molesta está permitida, especialmente zonas habitacionales, así como aquellas reservadas a la construcción e instalaciones públicas.
Grado III	Zonas donde se admiten actividades moderadamente molestas, especialmente en zonas habitacionales, artesanales y agrícolas.
Grado IV	Zonas donde se permiten actividades molestas, especialmente zonas industriales.

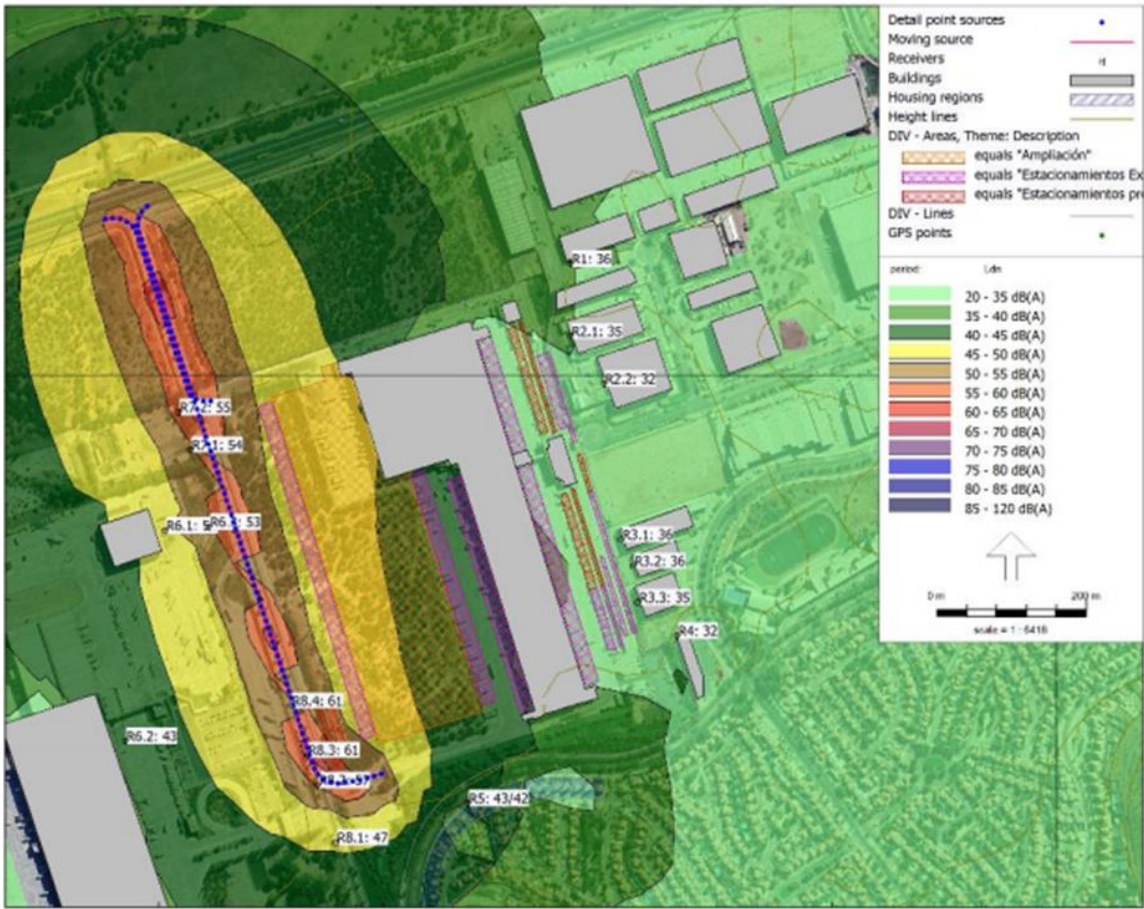
Fuente: Norma suiza OPB 814.41

En este sentido, teniendo en cuenta el certificado de información previa más actualizado, todos los receptores de ruido se encontrarían en una zona de expansión urbana, cuya zonificación corresponde a C4 Uso industrial. De esta forma, el emplazamiento se homologaría a la sensibilidad de grado IV de la norma

suiza, con excepción de R5 (Ciudad de los Valles) que se encontraría fuera de dicha área y, por lo tanto, en zona rural, cuyo uso efectivo sería residencial por lo que se homologaría con la sensibilidad de grado III.

Entonces, el Proponente concluyó que, en todos los receptores, se estarían cumpliendo los límites máximos asociados a los niveles de ruido producto del flujo vehicular del Proyecto. La siguiente Imagen N° 1 muestra los niveles de ruido por sector.

Imagen N° 1. Mapa de ruido preliminar durante la fase de operación



Fuente: Figura N° 36 del anexo D de la adenda

4.3.3. Respecto de la identificación de los receptores humanos, para la determinación de los puntos sensibles el Proponente habría considerado como receptor lo descrito por el D.S. N°38/2011: *“toda persona que habite, resida o permanezca en un recinto, ya sea un domicilio particular o en un lugar de trabajo, que esté o pueda estar expuesta al ruido generado por una fuente emisora de ruido externa”*.

La Imagen N° 2 detalla la ubicación del Proyecto y los receptores identificados por el Proponente, mientras que la Tabla N° 4 presenta un detalle indicando sus coordenadas UTM (Datum: WGS84 Huso: 19H), fotografías, distancia aproximada al deslinde del área del Proyecto y una breve descripción.

Imagen N° 2. Identificación de receptores



Fuente: Figura N° 149 del anexo D de la adenda

Tabla N° 4. Descripción de receptores

Receptor	Descripción	Actividad	UTM Este	UTM Norte	Distancia al Proyecto [m]
R1	Empresa Agrocumbre	Comercial	327.783	6.297.620	40
R2	Empresa PGIC Equipos y Bombas	Comercial	327.827	6.297.495	colindante
R3	Arriendo de bodegas y minibodegas Av. Las Flores 20109	Comercial	327.910	6.297.228	colindante
R4	StripCenter Ciudad de Los Valles Av. Las Flores 20217	Comercial	328.012	6.297.061	colindante
R5	Condominio Las Flores 1 - Condominio Aurora 968	Residencial	327.385	6.297.327	30
R6	Bligraf Chile S.A - Servicio de logística Cam. Lo Aguirre Sur 1200	Comercial	327.352	6.297.417	21
R7	Izarra Aguas S.A - Oficinas de empresa Gran Santiago	Comercial	328.032	6.297.125	21

Fuente: Figura N° 603 del anexo D de la adenda

El Proponente indicó que el receptor habitacional utilizado en la evaluación de ruido correspondió al R5, y su selección respondió a que sería el receptor más cercano a las fuentes de emisión de ruido del Proyecto.

A continuación, las Tablas N° 5, 6 y 7 presentan los resultados totales modelados para las distintas actividades y etapas del Proyecto en el receptor R5:

Tabla N° 5. Evaluación niveles totales. Movimiento de tierra. Fase de construcción

Receptor	Altura	Niveles Modelados dB(A) (A)						Nivel Actual dB(A) (B)	Niveles Totales dB(A) (A+B)						Límite dB(A)	Evaluación D.S.38/11 MMA
		MT1	MT2	MT3	MT4	MT5	MT6		MT1	MT2	MT3	MT4	MT5	MT6		
R5_A	1.50	37	43	47	41	35	32	47	47	48	50	48	47	47	57	Cumple
R5_B	4.00	37	43	47	41	36	32	47	47	48	50	48	47	47	57	Cumple

Fuente: Figura N° 604 del anexo D de la adenda

Tabla N° 6. Evaluación niveles totales. Obra gruesa. Fase de construcción

Receptor	Altura	Niveles Modelados dB(A) (A)						Nivel Actual dB(A) (B)	Niveles Totales dB(A) (A+B)						Límite dB(A)	Evaluación D.S.38/11 MMA
		OG1	OG2	OG3	OG4	OG5	OG6		OG1	OG2	OG3	OG4	OG5	OG6		
R5_A	1.50	50	57	52	55	49	44	47	52	57	53	56	51	49	57	Cumple
R5_B	4.00	50	57	52	55	49	44	47	52	57	53	56	51	49	57	Cumple

Fuente: Figura N° 605 del anexo D de la adenda

Tabla N° 7. Evaluación normativa. Fase de operación

Receptor	altura [m]	Nivel Modelado [dB(A)] (A)	Nivel Actual dB(A) (B)		Niveles Totales dB(A) (A+B)		Límite [dB(A)]		Evaluación D.S.38/11 MMA
			Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	
R5_A	1.50	43	47	48	48	50	57	56	Cumple
R5_B	4.00	42	47	48	48	50	57	56	Cumple

Fuente: Figura N° 606 del anexo D de la adenda

4.3.4. Para el objetivo de disminuir las emisiones acústicas durante la fase de operación del Proyecto, el Proponente consideró la incorporación de camiones eléctricos a su flota. Adicionalmente, la RCA estableció dos compromisos ambientales voluntarios asociados a este componente, que incluye monitoreo de ruido durante las fases de construcción y operación, envío de reportes periódicos a la Superintendencia del Medio Ambiente, a la Ilustre Municipalidad de Pudahuel y a disposición en oficinas administrativas del Proyecto: (i) En el Considerando N° 11.1.1 “Compromiso ambiental voluntario monitoreo y Evaluación de Emisiones de Ruido durante la Fase de Construcción y Operación”; y, (ii) En el Considerando N° 11.1.12 “Compromiso ambiental voluntario monitorear y mitigar niveles de ruido durante la fase de construcción y operación”.

Además, fue establecido en el Considerando N° 11.1.5. de la RCA el “Compromiso ambiental voluntario Elaboración y difusión de protocolo de buenas prácticas para transportistas”, cuyo objetivo sería velar por que no se verifiquen malas prácticas por parte de los transportistas como tránsito de camiones usando rutas no autorizadas, generación de ruidos molestos (bocinazos), estacionamiento en lugares prohibidos en camino Lo Aguirre, arrojar basura y otras conductas que perjudiquen al entorno y a las comunidades vecinas. El compromiso aclara que el incumplimiento de este protocolo podría generar sanciones que llegan hasta el bloqueo del transportista y/o término de contrato.

4.3.5. Respecto de la evaluación de **vibraciones**, el Proponente señaló que, considerando que Chile no cuenta con normas que permitan regular las vibraciones de índole ambiental como consecuencia del uso de maquinarias, se habría utilizado el criterio establecido en el FTA-VA-90-1003-06 “Transit Noise and Vibration Impact Assesment”, de la *Federal Transit Administration* (FTA) de Estados Unidos, que establece entre otras consideraciones criterios sobre daño estructural, y grados de molestia sobre receptores humanos. El Proponente hizo presente que, para las evaluaciones sobre daño estructural, la norma de referencia establecería

un límite de riesgo de daño a nivel cosmético sobre las edificaciones de acuerdo con la Tabla N° 8.

Tabla N° 8. Evaluación niveles totales. Obra gruesa. Fase de construcción

Categoría	Categoría de edificación	PPV (in/s)	Lv aprox. (Velocidad RMS) en VdB
1	Hormigón armado, acero o madera (sin yeso)	0,5	102
2	Ingeniería de hormigón y albañilería (sin yeso)	0,3	98
3	Construcciones livianas de madera y edificios de mampostería	0,2	94
4	Edificios extremadamente susceptibles a daño por vibración	0,12	90

Fuente: Figura N° 638 del anexo D de la adenda

- 4.3.6. El Proponente señaló que, para efectos de la evaluación, considerando las características predominantes de las edificaciones en el entorno del Proyecto, este habría adoptado como criterio de evaluación con un límite de 0,2 in/s (pulgadas/segundo).

En relación con la evaluación de molestia sobre el medio humano, el Proponente recalcó que las vibraciones, a diferencia del ruido, no sería un fenómeno que los humanos sienten a diario. En este sentido, aclaró que el nivel de velocidad de vibraciones “basal” o “de fondo” en áreas residenciales usualmente sería 50 VdB o menor, muy por debajo del umbral de percepción del ser humano el cual se encontraría alrededor de 65 VdB.

Al evaluar las molestias que podrían generar las vibraciones de las actividades sobre las personas, el Proponente aclaró que se debería estimar el nivel de vibración (Lv) a diferentes distancias, según detallaría la norma de referencia. Para el criterio de evaluación de los valores límites de velocidad de vibración por molestia fue utilizada la siguiente Tabla N° 9.

Tabla N° 9. Niveles máximos de vibración en edificios con residentes

Categoría Uso de suelo	Niveles de impacto (VdB-ref. 1 micropulgada/s)		
	Eventos frecuentes 1	Eventos ocasionales 2	Eventos no frecuentes 3
Categoría 1: Edificios donde la vibración haría interferencia con operaciones interiores.	65 VdB	65 VdB	65 VdB
Categoría 2: Edificios residenciales donde la gente duerme normalmente.	72 VdB	75 VdB	80 VdB
Categoría 3: Edificios con uso principal diurno.	75 VdB	78 VdB	83 VdB
1. Eventos frecuentes se refiere a más de 70 eventos de vibración ocasionado por la misma fuente en un día. 2. Eventos ocasionales se refiere entre 30 y 70 eventos de vibración ocasionado por la misma fuente en un día. 3. Eventos no frecuentes se refiere a menos de 30 eventos de vibración ocasionado por la misma fuente en un día.			

Fuente: Figura N° 639 del anexo D de la adenda

El Proponente indicó que la mayoría de los receptores correspondería a uso residencial, industrial y comercial, donde la cantidad de eventos de

vibración se estimaría como frecuentes, siendo el nivel máximo permisible aplicable de 72 y 75 VdB según el receptor. Teniendo presente lo anterior, las Tablas N° 10 y 11 muestran el grado de cumplimiento normativo de la norma de referencia para las fases de construcción y operación.

Tabla N° 10. Evaluación normativa de vibraciones, fase de construcción

Punto	Distancia [m]	Distancia [ft]	PPV [pulgadas/s]	PPV Limite [pulgadas/s]	Cumplimiento	Lv [VdB]	LV Limite [VdB]	Cumplimiento
R1	326	1069	7,51E-04	0,2	Cumple	45	75	Cumple
R2.1	279	915	9,49E-04	0,2	Cumple	48	75	Cumple
R2.2	283	927	9,30E-04	0,2	Cumple	47	75	Cumple
R3.1	243	798	1,16E-03	0,2	Cumple	49	75	Cumple
R3.2	245	805	1,15E-03	0,2	Cumple	49	75	Cumple
R3.3	238	781	1,20E-03	0,2	Cumple	50	75	Cumple
R4	273	895	9,81E-04	0,2	Cumple	48	75	Cumple
R5	114	375	3,61E-03	0,2	Cumple	59	72	Cumple
R6.1	190	622	1,69E-03	0,2	Cumple	53	75	Cumple
R6.2	325	1065	7,56E-04	0,2	Cumple	46	75	Cumple
R7	138	454	2,72E-03	0,2	Cumple	57	75	Cumple
R8	96	315	0,00470	0,2	Cumple	61	75	Cumple

Fuente: Figura N° 640 del anexo D de la adenda

Tabla N° 11. Evaluación normativa de vibraciones, fase de construcción

Punto	Distancia [m]	Distancia [ft]	PPV [pulgadas/s]	PPV Limite [pulgadas/s]	Cumplimiento	Lv [VdB]	LV Limite [VdB]	Cumplimiento
R1	326	1069	2,72E-04	0,2	Cumple	37	75	Cumple
R2.1	279	915	3,43E-04	0,2	Cumple	39	75	Cumple
R2.2	283	927	3,37E-04	0,2	Cumple	39	75	Cumple
R3.1	243	798	4,21E-04	0,2	Cumple	40	75	Cumple
R3.2	245	805	4,16E-04	0,2	Cumple	40	75	Cumple
R3.3	238	781	4,35E-04	0,2	Cumple	41	75	Cumple
R4	273	895	3,55E-04	0,2	Cumple	39	75	Cumple
R5	114	375	1,31E-03	0,2	Cumple	50	72	Cumple
R6.1	190	622	6,12E-04	0,2	Cumple	44	75	Cumple
R6.2	325	1065	2,73E-04	0,2	Cumple	37	75	Cumple
R7	138	454	9,83E-04	0,2	Cumple	48	75	Cumple
R8	96	315	0,00170	0,2	Cumple	53	75	Cumple

Fuente: Figura N° 641 del anexo D de la adenda

De los resultados entregados por el Proponente, sería posible demostrar que los niveles de vibración se encontrarían por debajo de los límites establecidos en la normativa de referencia utilizada.

- 4.3.7. Respecto de las **medidas de control** evaluadas para la fase de construcción, el Proponente estimó que sería necesario implementar una barrera acústica perimetral con altura de 4,8m. Esto se debería a que los

niveles de ruido estimados preliminarmente, asociados a la ejecución del Proyecto en un escenario de propagación directa (sin obstáculos), superarían el límite máximo permisible en los receptores, particularmente en R5. Dicha barrera sería de un material con densidad superficial igual o superior, a 10 kg/m² (por ejemplo, paneles de madera OSB de 15 [mm] de espesor o material equivalente). Además, las juntas de los paneles que conformen la barrera serían herméticas, tanto entre ellas como en la unión con el piso, de modo que no se generen fugas y se pierda efectividad. Por otra parte, el Proponente aclaró que se debería realizar un monitoreo de las condiciones de dicha barrera, de forma que se reemplacen placas o paneles defectuosos, en este sentido, para verificar la óptima condición de la barrera a través del tiempo, se debería llevar una bitácora con imágenes que demuestren su integridad en el tiempo. La Imagen N° 3 muestra la ubicación de la barrera.

Imagen N° 3. Ubicación y altura de barreras acústicas



Fuente: Figura N°176 del anexo D de la adenda

El Proponente aclaró que, si bien esta barrera tendría por objetivo mitigar los niveles de ruido en el receptor R5 durante las faenas de obra gruesa y terminaciones, debería instalarse al menos durante toda la duración de esta etapa.

- 4.3.8. En la respuesta 50.1 Anexo D de la Adenda, el Proponente señaló que, de acuerdo con el flujo de camiones y niveles de ruido registrados, se habría determinado que los horarios de mayor exposición al ruido generado corresponderían entre las 11:00 y 13:00 horas para el periodo diurno, y entre las 22:00 y 23:00 horas para el periodo nocturno. Por lo tanto, en dichos horarios se habría realizado una evaluación según el D.S. N°38/2011 en el R3, el cual sería el más cercano al patio de camiones y, por ende, al cumplir en dicho receptor, sería posible asumir que se cumpliría en los demás receptores colindantes.
- 4.3.9. Finalmente, de acuerdo con los resultados obtenidos, el Proponente concluyó que las emisiones que generará el Proyecto en los componentes ruido y vibraciones, con respecto a los receptores humanos, se encontrarían por debajo de los correspondientes límites que establecen, tanto la normativa nacional vigente como los criterios de referencia

internacionales adoptados. Lo anterior, teniendo presente que las modelaciones se habrían realizado configurando escenarios lo más desfavorable posible, tanto para la fase de construcción como la de operación, distribuyendo los frentes de trabajo con la totalidad de las maquinarias operando simultáneamente, en el área de intervención más cercana a los receptores.

- 4.3.10. Sobre los antecedentes incorporados durante el procedimiento de evaluación, previo a la dictación del ICE, la Secretaría Regional Ministerial (“SEREMI”) de Salud de la Región Metropolitana de Santiago, mediante el oficio ordinario N° 63, de fecha 13 de enero de 2025, señaló que no tuvo observaciones respecto de la materia de ruido. Sin embargo, esta solicitó establecer los compromisos ambientales voluntarios ofrecidos por el Proponente, de manera de cumplir en todo momento los límites máximos permitidos por: (i) el D.S. N° 38/2011; (ii) la norma de referencia utilizada en la evaluación de las vibraciones de maquinarias “*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*” de la FTA de Estados Unidos; y, (iii) la normativa de referencia utilizada en la evaluación del ruido de tráfico vehicular “*Ordonnance Sur La Protection Contre Le Bruit OPB 814.41*” de la Confederación Suiza.

Además, previo a la dictación del ICE, mediante el oficio ordinario N° 2146, de fecha 3 de abril de 2025, la SEREMI de Medio Ambiente de la Región Metropolitana de Santiago se manifestó conforme respecto de las respuestas del Proponente relacionadas con ruido.

4.4. Durante la **fase recursiva**, fueron emitidos los siguientes pronunciamientos:

- 4.4.1. A este respecto, mediante el Ord. N° 6009/2025, la Subsecretaría del Medio Ambiente indicó que, con la información disponible, sería suficiente para fines de identificación y descripción de las fuentes de ruido y vibraciones del Proyecto como también los receptores de dichas emisiones.

Sumado a lo anterior, la Subsecretaría informó que el estudio de ruido y vibraciones presentó modelaciones y mediciones cuyos resultados dan cuenta de que estas fueron realizadas considerando el escenario más desfavorable. Además, el mismo estudio da cuenta de los niveles de ruido actual, en virtud de mediciones realizadas en los mismos receptores utilizados para la modelación de las futuras emisiones de ruido y vibración del Proyecto.

Además, la justificación al uso de la normativa ambiental de referencia para la evaluación de impactos por ruido asociado al tránsito vehicular fue considerada adecuada.

Respecto a una descripción, predicción y evaluación de impactos por vibraciones, el Proponente presentó dicha información para la fase de construcción y operación del Proyecto, describiendo las potenciales fuentes emisoras de vibración contempladas para ambas fases.

Para el compromiso ambiental voluntario del Considerando N° 11.1.1. de la RCA, este busca verificar el cumplimiento del D.S. N° 38/2011. Para dicho propósito el Proponente se comprometió a la ejecución de las campañas de monitoreo de ruido mediante una Entidad Técnica de Fiscalización Ambiental (ETFA), por lo cual la Subsecretaría considera suficiente el compromiso.

Finalmente, la Subsecretaría hizo presente que la elección de los puntos de receptores de ruido se considera suficiente para verificar el

cumplimiento normativo asociado a las emisiones de ruido durante la fase de operación del Proyecto.

- 4.4.2. Por otra parte, mediante el Ord. N° 3106/2025, la Subsecretaría de Salud Pública informó que el Proponente definió el área de influencia para ruido y vibraciones como la zona en la que los niveles proyectados (para el frente de mayor emisión), igualaban los límites más restrictivos establecidos en la normativa aplicable o estándar de referencia correspondiente.

Respecto a la selección y definición de los receptores, el Proponente habría considerado su cercanía a las fuentes de ruido evaluadas y, además, que éstos permitieran representar los distintos usos existentes en el entorno cercano al centro logístico (actividades productivas, comerciales (formales e informales) y residenciales). De esta forma, la Subsecretaría afirmó que estos criterios se ajustan a las recomendaciones y lineamientos técnicos publicados sobre esta materia, que tanto para el componente ruido como para vibraciones, recomiendan seleccionar los lugares más expuestos a estas emisiones. Ello porque, en general, al utilizar puntos de evaluación colindantes o cercanos al área ocupada por el proyecto que se está analizando, se puede representar la condición más desfavorable. Además, al verificar el cumplimiento de los límites máximos permisibles establecidos en la norma o estándar aplicable en dichos puntos más expuestos, se puede concluir que éstos también se cumplirán en aquellos sitios que se encuentren más alejados de la actividad.

Resulta relevante sobre este punto que la Subsecretaría hizo presente que las citadas recomendaciones relevan que no es necesario que la evaluación de ruido o vibraciones se realice sobre todos o la mayoría de los receptores discretos existentes en el área de influencia de un proyecto, ya que siempre es posible que un punto represente a un grupo de receptores que presenten condiciones de exposición homogéneas o similares.

Sobre los niveles atribuidos a las fuentes de ruido, estos se encuentran debidamente referenciados a la norma de referencia correspondiente (BS 5228-1:2009) o a mediciones realizadas por el consultor. También fueron identificadas las fuentes utilizadas en la modelación de vibraciones, que corresponden a cuatro maquinarias o equipos declarados para la fase de construcción del proyecto.

Respecto a las vibraciones, como dicha evaluación durante la fase de construcción representaría la condición de mayor exposición, al verificarse que los valores proyectados en los receptores se encuentran bajo el estándar de referencia aplicado, sería posible concluir que también debería cumplirse dicho estándar en las restantes fases del proyecto.

Para estimar los niveles de ruido y vibraciones del Proyecto, el Proponente habría definido seis escenarios de modelación, que representarían las actividades asociadas a la fase de construcción (escenarios 1 y 2), y operación del centro logístico (escenario 3), además de la circulación de vehículos en la fase de construcción (escenarios 4 y 5) y operación (escenario 6). Sobre este tema, la Subsecretaría indicó que estos escenarios se habrían configurado considerando la operación simultánea de los *“frentes de trabajo compuestos por una unidad de cada tipo de maquinarias”* (fase de construcción) y la *“operación en jornada diurna considerando el aporte simultáneo de las fuentes asociadas”* (fase de operación).

De acuerdo con todos los antecedentes, el Proponente estimó los niveles de ruido y vibraciones para los distintos escenarios y puntos de evaluación considerados, sin incorporar medidas de control. Así, como los niveles de

ruido declarados para el receptor R5, para el escenario 2 de la fase de construcción, superarían los límites máximos establecidos en el D.S. N°38/2011, el Proponente incorporó una barrera acústica perimetral de 4.8 m de altura. De esta forma, los niveles de ruido proyectados en todos los receptores identificados para el proyecto se encontrarían bajo los límites máximos establecidos en la norma de ruido.

Respecto de la norma o estándar de referencia utilizado por el Proponente para evaluar la significancia del impacto ambiental debido a las vibraciones ambientales del Proyecto, se puede señalar que los límites recomendados en el documento técnico "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*", Manual de la Federal Transit Administration de Estados Unidos, para el criterio de molestia, se sustentan en estudios y la evidencia disponible sobre la respuesta humana a la exposición a vibraciones ambientales, considerando el umbral de precepción de dichas emisiones (alrededor de 65 VdB), la periodicidad de los eventos que las generan (infrecuentes, ocasionales, frecuentes), y el uso o las actividades que se desarrollan en la propiedad expuesta (por ej. hospitales, viviendas o actividades que se realizan sólo de día). En dicho contexto, considerando que los citados umbrales recomendados tienen por finalidad proteger la salud de la población, ya que al limitar el nivel de exposición se evita o minimiza la manifestación del efecto esperado, la SEREMI de Salud validó el uso de este estándar de referencia en el procedimiento de evaluación de este proyecto, lo que fue reiterado en sede recursiva mediante el oficio del antecedente.

En cuanto al uso de la Norma Suiza OPB 814.41 como estándar de referencia para evaluar el impacto por ruido derivado del flujo vehicular (transporte de carga por calles y caminos públicos), la Subsecretaría tuvo presente que los límites máximos permisibles definidos en dicha norma son similares o equivalentes a los propuestos en otras referencias internacionales que regulan esta materia. Independiente que puedan existir otras regulaciones que recomienden umbrales superiores o inferiores a los establecidos en la Norma Suiza, la determinación del estándar de referencia aplicable debe considerar las características propias del proyecto evaluado, del área de influencia y de los receptores expuestos a las emisiones de ruido provenientes del flujo vehicular. En este marco, la SEREMI de Salud analizó los antecedentes aportados por el proponente en el procedimiento de evaluación, validando el uso de los umbrales propuestos en el citado estándar de referencia.

Por último, los monitoreos propuestos por el Proponente permitirían representar a los receptores potencialmente afectados por el Proyecto, considerando aquellos que representan la condición más desfavorable de exposición (por su cercanía a las fuentes emisoras).

- 4.5. Entonces, en virtud de los antecedentes presentados anteriormente, esta **Dirección Ejecutiva** estima necesario indicar que, modelando el escenario más desfavorable, la estimación de ruido y vibraciones concluyó que:
- (i) Los resultados de las modelaciones sonoras arrojaron niveles bajo los límites máximos permisibles para las fases de construcción y operación, por lo que se da cumplimiento a lo establecidos por el D.S. N° 38/2011.
 - (ii) El ruido por flujo vehicular para las fases de construcción y operación, a través de las rutas del Proyecto, generarían niveles sobre los receptores que, comparados con los límites de la Norma Suiza OPB 814.41, se encuentran bajo los límites máximos establecidos.
 - (iii) El Proponente estimó la velocidad de vibración peak asociada al Proyecto en receptores, bajo los escenarios más desfavorables para las fases de construcción y operación, donde concluyó que no se superarían los límites

establecidos en el criterio de referencia de la *Federal Transit Administration* (USA). Esto se debería a que todos los receptores se encontrarían a distancias tales que las vibraciones en ellos se encontrarían bajo los límites máximos.

Entonces, las conclusiones presentadas por el Proponente permiten a esta Dirección Ejecutiva concluir que la modelación del componente ruido y vibraciones permitió realizar una adecuada estimación y predicción de posibles impactos ambientales. Así, fue posible establecer que no se producirían dichos impactos, descartando posibles riesgos a la salud de la población, tal como lo corroboraron los OAECA que se pronunciaron al respecto.

Ahora bien, cabe tener presente que las modelaciones son representaciones de cómo se comportarían las ondas sonoras y del nivel de presión sonora que percibirían los receptores evaluados. En este sentido, resulta necesario complementar dichas conclusiones con un seguimiento *in situ* de las emisiones sonoras del Proyecto, de manera de corroborar las conclusiones del informe de estimación de ruido, y así hacerse cargo de que la variable evaluada no se comporte de acuerdo con lo modelado.

De esta forma, el Proponente presentó dos compromisos ambientales voluntarios asociados a este componente, como también monitoreos participativos de emisiones acústicas⁵. Sobre estos compromisos, esta Dirección Ejecutiva señala lo siguiente:

- (i) El Considerando N° 11.1.1. de la RCA estableció el monitoreo y evaluación de emisiones de ruido durante la fase de construcción y operación, cuyo objetivo sería evaluar las emisiones de ruido durante las fases de construcción y operación del Proyecto. Este compromiso resulta adecuado para realizar, en general, un seguimiento de las emisiones. En el casillero “Lugar, forma y oportunidad de implementación” de dicho Considerando se estableció lo siguiente:

“Oportunidad: La frecuencia de los monitoreos será continua a lo largo de todas las fases del Proyecto. Esto implica que se realizarán mediciones o registros las 24 horas del día. Los equipos de medición estarán ubicados dentro del predio, en las zonas más cercanas al área residencial”.

Ahora bien, en los recursos de reclamación fue presentada una preocupación respecto a las posibles superaciones de límite de emisiones sonoras en los habitantes cercanos al Proyecto, cuyo receptor más cercano es el R5. En este sentido, esta Dirección Ejecutiva estima que resulta necesario que el Proponente realice mediciones de ruido en los límites del predio de dicho receptor, y no desde el límite de su predio (aun cuando sea el escenario más conservador), para descartar posibles impactos por riesgo a la salud de la población.

Por lo tanto, considerando que la medición continúa comprometida es más cercana a la fuente (más conservadora), se estima necesario complementar el compromiso ambiental del Considerando N° 11.1.1. de la RCA, respecto de la casilla denominada “oportunidad”, estableciendo que, **en forma trimestral se deberá realizar una medición de inmisión de ruido en el límite del predio del receptor R5, conforme al DS N° 38/2011.**

Este ajuste se verá reflejado en el Resuelvo respectivo del presente acto administrativo.

- (ii) El Considerando N° 11.1.12. de la RCA estableció el compromiso de mitigación y monitoreo de niveles de ruido durante las fases de construcción y operación. Dicho compromiso sería adecuado ya que compromete acciones a

⁵ Considerandos 6.2.2 y 6.2.3 de la RCA

fin de contribuir en la mitigación de los niveles de ruido proyectados en la DIA, así como también tomar acciones en relación con las alertas tempranas que pueda arrojar el sistema de monitoreo en tiempo real⁶.

- 4.6. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

Sin perjuicio de lo anterior, para efectos de atender las preocupaciones ciudadanas expresadas en los recursos de reclamación, es que resultará necesario complementar la RCA, en el Considerando N° 11.1.1. en los términos señalados en el Resuelto N° 4 del presente acto administrativo.

5. **Análisis del segundo fundamento de las reclamaciones**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la **evaluación del flujo vehicular** (Considerando N° 3.2.2. precedente):

- 5.1. Sobre esta alegación, los **Reclamantes** señalaron en su recurso de reclamación que no estaría adecuadamente justificado el empleo del modelo SATURN, así como de la correcta modelación, considerando la vialidad adyacente que es ocupada por los residentes, de manera de descartar adecuadamente posibles aumentos en los tiempos de desplazamiento de ellos. En este sentido, también les preocupa que exista un adecuado seguimiento de manera de anticiparse a externalidades negativas que pueda afectarles su calidad de vida actual.
- 5.2. Durante la fase recursiva, el **Proponente** indicó que el modelo utilizado habría permitido obtener resultados precisos producto de un análisis de la red vial existente y los potenciales impactos del Proyecto en sus distintas fases, en distintos horarios y siempre considerándose el escenario más extremo.

Asimismo, el estudio de movilidad presentado habría incluido el cálculo y reporte de indicadores como los tiempos de desplazamiento y el grado de saturación de la red vial evaluada, considerando los escenarios con y sin Proyecto, de manera de evaluar las variaciones en el desempeño global de la red.

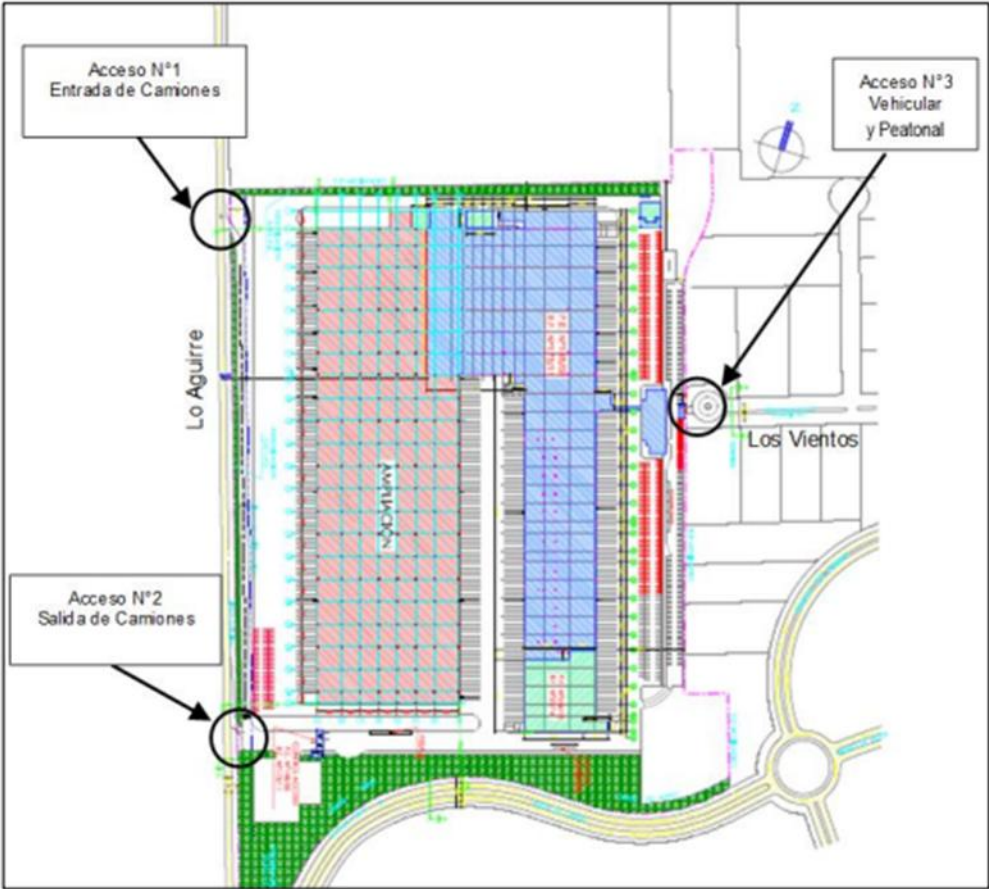
Finalmente, si bien el Proyecto fue presentado como una DIA, por lo cual no requiere presentar medidas de mitigación en los términos de la ley N° 19.300, el Proponente sí incluyó varios compromisos ambientales voluntarios que buscan hacerse cargo de las preocupaciones ciudadanas.

- 5.3. Respecto a las alegaciones presentadas anteriormente, durante el **procedimiento de evaluación ambiental** fueron presentados los siguientes antecedentes:
- 5.3.1. El Proponente presentó un estudio de movilidad, en donde señaló que el análisis de los impactos sobre la red vial se habría realizado a través del modelo de asignación SATURN. La utilización de dicho modelo permitiría identificar cambios en la elección de rutas de los usuarios y la estimación de los posibles conflictos operacionales que potencialmente podrían surgir en el escenario con Proyecto respecto del escenario base. Así, habría identificado los impactos que generaría sobre los arcos viales, la nueva demanda del Proyecto en el área de influencia, como, también, los conflictos a nivel de movimientos en cada intersección.
- 5.3.2. Respecto de los accesos, en el acápite 2.2 del estudio de movilidad, el Proponente señaló que existirían 3 accesos vehiculares aprobados en el EISTU ORD.SM/AGD N°1058, con fecha 06 de febrero 2008. Dos de estos

⁶ Tabla 11.1.12 RCA, pág. 136

se encontrarían ubicados en Lo Aguirre Sur, exclusivos para camiones, y un acceso ubicado en Los Vientos, para el uso de vehículos livianos. Es importante tener en consideración que el Proyecto no contemplaría incorporar nuevos accesos vehiculares a los ya aprobados. La siguiente Imagen N° 4 presenta la ubicación de los accesos.

Imagen N° 4. Accesos del Proyecto



Fuente: Figura 135 del anexo C de la adenda complementaria

5.3.3. El área de influencia considerada por el Proponente correspondería a la misma de medio humano, como se muestra en la Imagen N° 5.

Imagen N° 5. Área de influencia flujo vial



Fuente: Figura N° 3.3. del anexo D de la adenda complementaria

5.3.4. En el acápite 6.4.6. del estudio, el Proponente señaló que, para efectos de simulación de los distintos escenarios de modelación, se habría utilizado el modelo de simulación y asignación de viajes SATURN en su opción inner (red interna), el cual permitiría analizar redes de transporte. En este sentido, señaló que la red de modelación utilizada se habría generado a partir de la red utilizada en el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), Ampliación Centro De Distribución, Lo Aguirre (aprobado), la cual habría sido extendida hacia el poniente alargando los arcos en la ruta 68 y, además, unos arcos al sur, al interior de la Ciudad de Los Valles. Dicha situación se presenta en la siguiente Imagen N° 6.

Imagen N° 6. Red de modelación



Fuente: Figura N° 6.2. del anexo D de la adenda complementaria

5.3.5. En el estudio de movilidad, previo a la modelación de los diferentes escenarios, el Proponente habría realizado una calibración de la red de

modelación SATURN, para tres periodos analizados (escenario base, escenario con Proyecto y escenario con Proyecto mejorado).

Sobre este análisis, y en relación con una posible subestimación de los tiempos de desplazamiento, el Proponente señaló que el modelo de transporte SATURN habría reasignado el flujo de vehículos livianos y, para el caso de los camiones, se habrían asignado rutas fijas, es decir, el modelo no habría reasignado ese flujo (camiones), manteniéndolo siempre en la misma ruta. Así, el Proponente aclaró que habría considerado la situación más desfavorable para simular un escenario extremo.

Por otra parte, se habría recomendado utilizar modelos de microsimulación para analizar situaciones que no puedan ser analizadas con suficiente precisión con el modelo construido, como bloqueos de intersecciones, largos de cola excesivos u otros problemas operacionales puntuales. Sobre esto, el Proponente precisó que no sería recomendable, ya que el estado de tráfico no reasignaría el flujo, solo serviría para visualizar la congestión y el movimiento (para este caso) de los camiones que induce el Proyecto.

El Proponente recalcó que el Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU) establecería directrices claras sobre la selección de modelos de transporte, recomendando el uso de aquellos que habrían demostrado su eficacia en estudios previos. De esta forma, SATURN cumpliría con dichos criterios, ya que habría sido empleado en múltiples proyectos de infraestructura de transporte en situaciones similares, obteniendo resultados válidos y confiables. Por dichas razones, el modelo SATURN sería el más adecuado para representar la complejidad del sistema de transporte en el área de influencia del Proyecto.

- 5.3.6. Respecto de la velocidad de flujo libre asignada a los arcos de la ruta 68, el Proponente señaló que, en la situación base, tendría un grado de saturación menor a 85%, por lo que correspondería implementar alguna medida para disminuir dichos grados de saturación. Ahora bien, en el estudio de movilidad este afirmó que no sería posible realizar medidas en vías concesionadas, ya que sería la misma concesión quien se encargaría de realizar mejoras dentro de la autopista. En este sentido, el mantenimiento de las rutas concesionadas sería supervisada por el Ministerio de Obras Públicas, por lo que sería responsabilidad del concesionario la mantención de las vías, mantener los estándares de calidad, proponer obras de mejoramiento y expansión, así como la estructura de soporte.

Así, el Proponente aclaró que, si bien la ruta 68 tendría un alto flujo vehicular en los periodos punta, no se vería afectada la vialidad en sus capacidades por el flujo inducido por el Proyecto, ni en la fase de construcción ni en la de operación. Además, las modelaciones contemplarían un flujo inducido total del Proyecto, por lo que se habrían considerado situaciones extremas de flujo.

Sumado a lo anterior, el Proponente afirmó que habría comprobado que en los periodos punta de un día laboral (donde existiría mayor demanda de flujo vehicular), no existirían alteraciones de la oferta vial. En este sentido, sería posible que en los horarios de menor demanda exista una mayor capacidad para los flujos vehiculares y, por lo tanto, el tránsito de camiones se podría realizar en otros horarios sin mayores complicaciones.

Para el caso del transporte privado, el Proponente habría analizado los periodos punta mañana, punta mediodía y punta tarde (laboral), tanto para la situación actual como para la situación con Proyecto (fase de operación),

es decir, en el momento en que el Proyecto se encontraría en plena operación. El estudio habría utilizado dichos periodos puesto que sería donde se manifestarían las mayores saturaciones de la red y donde existiría mayor demanda de flujo vehicular, sobre todo en la ruta 68 dentro del área de influencia.

- 5.3.7. Respecto de los flujos inducidos por el Proyecto, el Proponente indicó que la estimación de los flujos generados y atraídos por el Proyecto (fase de operación) se habría realizado a partir de las tasas de inducción de flujos establecidas en el decreto supremo N° 30, del 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano, las cuales permitirían determinar los flujos de entrada y salida del Proyecto en las horas de mayor demanda de este.

Es importante tener en consideración que, el Proponente habría analizado la variación de los tiempos de desplazamiento que generarían los vehículos del Proyecto, entre la situación base y la situación con Proyecto, con el fin de descartar un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehicular del área de influencia de medio humano según el artículo 7 literal b) del RSEIA. Dicho análisis se habría realizado a partir de las modelaciones y simulaciones SATURN y los resultados corresponderían a los indicadores globales que entrega el modelo para cada escenario modelado.

- 5.3.8. Sobre el análisis del tiempo de desplazamiento vehicular para la situación base y con Proyecto, el Proponente hizo presente que existiría un aumento en el consumo de los tiempos en el total de la red en los 3 escenarios analizados, lo que se debería a que aumentaría la distancia recorrida por los vehículos de la red (reasignaciones). En este sentido, la diferencia porcentual del periodo punta mañana sería de 8,5% y en punta tarde aumentaría 4,1%. Ahora bien, el Proponente aclaró que dichas diferencias no serían significativas, ya que no existirían arcos con saturaciones sobre el 85%, tampoco existirían demoras de tiempo en sus arcos de análisis, por lo que no se obstruiría ni restringiría la libre circulación, no siendo necesario medidas adicionales.

Sin perjuicio de lo anterior, el Proponente estableció como medidas, para mitigar cualquier impacto en las vías públicas vecinas, que el ingreso y egreso de camiones desde el Proyecto sería sólo por vías autorizadas y definidas como alcance de operación, es decir:

- (i) Acceso desde Ruta 68, calle Lo Aguirre e ingreso al Centro de distribución.
- (ii) Salida del Centro de distribución por calle Lo Aguirre para luego tomar ruta 68.

Sumado a lo anterior, el Proponente agregó que se instalarían señales verticales de “No Estacionar Ni Detenerse” en el frente predial de los accesos al Proyecto por Camino Lo Aguirre Sur, además demarcación de líneas amarillas.

- 5.3.9. Dentro de los antecedentes relevantes, está la caracterización del entorno vial realizada por el Proponente, esto es, que entre las principales vías interiores del área de influencia del medio humano está: (i) la avenida del Canal, que cruza de oriente a poniente separando el área de almacenaje e industrial con la zona residencial; (ii) el camino Lo Aguirre Sur, que conecta la ruta 68 con la zona de almacenaje industrial, especialmente por los centros Unimarc y Walmart; y, (iii) la avenida Los Valles, que es una de las principales vías de conexión entre la red vial interna de Ciudad de

Los Valles y la ruta 68. Sobre dicha caracterización, el Proponente señaló que los desafíos locales, en cuanto al uso de arterias y los flujos de tránsito, serían los trabajos que se realizan en la ruta 68, o el aumento de tránsito los fines de semana, especialmente los días viernes por salida de personas en dirección a las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

- 5.3.10. En relación con el análisis del tiempo de desplazamiento vehicular para la situación base y con Proyecto (fase de construcción), los resultados de la modelación indicarían que hay un aumento de los tiempos en el total de la red en los tres periodos analizados, esto se debe a que aumentaría la distancia recorrida por los vehículos en la red (reasignaciones). Además, el Proponente señaló que las magnitudes de los consumos de tiempos tendrían una diferencia porcentual baja, con un 1,9% de diferencia en la punta mañana, la cual no se consideraría significativa. Por lo anterior, se concluyó que en la fase de construcción no se necesitarían medidas adicionales.

Para el caso de la fase de operación, el Proponente indicó que las modelaciones de los periodos punta mañana, punta mediodía y punta tarde, tanto de la situación actual como para situación con Proyecto, se realizaron cuando el Proyecto esté en total operación, esto es, el corte temporal sería el año 2026.

El Proponente aclaró que, para el análisis de los flujos vehiculares, en la modelación se habría considerado que existe una continuidad del Proyecto y un traslape de los flujos. De esta forma, dicha circunstancia se habría tomado en cuenta para la etapa de operación, incluyendo todo el flujo inducido para dicha etapa más el flujo de la etapa 2 de construcción.

- 5.3.11. Ahora, el Proponente hizo presente que los camiones solo utilizarían la ruta 68 y el camino Lo Aguirre Sur, para la entrada y salida, tanto en la fase de construcción y operación del Proyecto. Por su parte, para los vehículos livianos se utilizaría principalmente el acceso de calle Los vientos. En este sentido, el Proponente aclaró que, si bien la ruta 68 tendría un alto flujo vehicular en los periodos punta, no se vería afectada la vialidad por el flujo inducido por el Proyecto, en ninguna de las fases del Proyecto. Además, señaló que las modelaciones habrían considerado un flujo inducido total del Proyecto, por lo que serían situaciones extremas de flujo.

- 5.3.12. Por todo lo anterior, el Proponente concluyó que, en los periodos punta de un día laboral (mayor demanda de flujo vehicular), no existirían alteraciones de la oferta vial en ninguna de las fases del Proyecto, no aumentando, significativamente, los tiempos de desplazamiento ni obstruyendo la libre circulación de los grupos humanos presentes en el área de influencia del medio humano.

Sin perjuicio de esto, el Proponente expresó que sería posible que en los horarios de menor demanda (fuera de punta), exista una mayor capacidad para los flujos vehiculares y, por lo tanto, el tránsito de camiones se podría realizar en otros horarios sin mayores complicaciones.

- 5.3.13. Respecto de los compromisos ambientales voluntarios asociados al flujo vehicular, cabe destacar los siguientes Considerandos: (i) N° 11.1.3. Mesa de trabajo con la comunidad; (ii) N° 11.1.4. Monitoreo de camiones mediante sistema GPS; (iii) N° 11.1.5. Elaboración y difusión de protocolo de buenas prácticas para transportistas; (iv) N° 11.1.6. Implementación de cámaras para generar monitoreo de acceso a camiones por calle Lo Aguirre; (v) N° 11.1.10. Sistema de consultas, reclamos y sugerencias; y, (vi) N° 11.1.11. Letreros de identificación de camiones.

- 5.3.14. En los Considerandos N° 6.2.4. N° 6.2.5. y N° 6.2.6. sobre los monitoreos participativos de circulación de camiones, el Proponente señaló que, si bien se descartarían los impactos significativos sobre distintos objetos de protección, sería necesario, en determinadas ocasiones, comprobar o monitorear respecto de las variables ambientales relevantes para la comunidad y en los cuales pueda participar en las distintas fases del Proyecto.

De esta forma, las actividades generales de los monitoreos serían las siguientes:

- (i) Informar a la comunidad que se realizará este monitoreo participativo, a través de distintos medios a los dirigentes de organizaciones locales que participen regularmente de las mesas de trabajo con la comunidad, realizadas por la empresa y vecinos interesados.
- (ii) Reunión con la comunidad. El Proponente realizaría una reunión donde se explicaría los componentes ambientales bajo monitoreo, considerando lo indicado en la RCA y los compromisos ambientales voluntarios del Proyecto. En estas instancias se indicaría el inicio del monitoreo, frecuencia y oportunidad de la entrega de información, reporte, mediciones, coordinación de visitas de terreno, si corresponde.

Sobre la regularidad de las mesas de trabajo, el Proponente proyectó que realizaría como mínimo una mesa por semestre con dirigentes de la comunidad, sin perjuicio de que puedan ser convocadas más reuniones a solicitud de las organizaciones locales o si se presenta algún tema prioritario a tratar que no pueda ser atendido en este plazo.

Sobre la participación de otros actores en el monitoreo participativo, el Proponente señaló que los convocados serían los dirigentes de las organizaciones locales, ya que éstos serían los representantes válidos de la comunidad. Ahora bien, valorando la representatividad de las organizaciones, el Proponente dejaría abierta la posibilidad de participación de otros vecinos, si sus organizaciones así lo definen y delegan.

Por último, sobre la disponibilidad de los informes de monitoreo participativo, las actas de las mesas y reportes de monitoreo participativo estarían disponibles para cualquier vecino que así lo requiera, por ejemplo, a través de la página web informativa contemplada en el compromiso ambiental voluntario del Considerando N° 11.1.9. sobre plan de comunicación hacia la comunidad.

- 5.3.15. Para terminar, respecto de los antecedentes previamente expuestos, mediante el oficio ordinario N° 8595, de fecha 25 de marzo de 2025, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana de Santiago se manifestó conforme de las respuestas entregadas por el Proponente. Ahora bien, este indicó las siguientes condiciones:

- (i) El Proponente deberá dar total cumplimiento a los flujos vehiculares establecidos en el estudio de movilidad (Anexo F) de la adenda complementaria. En caso de requerir un aumento del flujo vehicular o modificar las dimensiones de los vehículos utilizados por el Proyecto, se deberá presentar un estudio de movilidad a la SEREMI de Transporte para su evaluación. Dicho estudio tendrá como objetivo descartar que el aumento de flujos no impacte los tiempos de desplazamiento del sistema de movilidad local definido en el área de influencia del medio humano.

- (ii) El Proponente deberá respetar las rutas de ingreso y de egreso establecidas para el flujo vehicular en la fase de construcción, señaladas en el estudio de movilidad (Anexo F de la adenda complementaria), en donde se indica que únicamente se utilizará el camino Lo Aguirre como ruta de entrada y salida del Proyecto para la fase de construcción. Además, no se permite el uso de otras vías para dicho propósito, especialmente hacia el sector residencial localizado al poniente del Proyecto.
- (iii) Se debe considerar el ingreso y permanencia de vehículos al interior del Proyecto, tanto para vehículos mayores como para menores, no permitiéndose utilizar el bien nacional de uso público como estacionamiento, para todas las fases del Proyecto.
- (iv) Para la fase de construcción, se deberá realizar una planificación de la carga y descarga de los camiones, evitando congestión o filas de vehículos en la calzada. En este sentido, el Proponente deberá generar un plan de gestión de tránsito vehicular en los accesos del Proyecto para evitar afectaciones a los tiempos de desplazamiento de los usuarios de las vías circundantes.
- (v) Se debe privilegiar el horario fuera de hora punta para las faenas de carga y descarga de camiones.

Estas condiciones fueron incorporadas en la RCA.

5.4. Entonces, en virtud de los antecedentes presentados anteriormente, esta **Dirección Ejecutiva** estima necesario indicar lo siguiente:

- 5.4.1. Como cuestión previa, es importante tener en consideración que las materias reclamadas están relacionadas con cuestionamientos técnicos respecto de la modelación realizada con SATURN, esto es, si dicho modelo tiene o no la capacidad para reasignar flujos vehiculares en las calles que conforman el área de influencia, o bien, si la modelación se hace cargo de los arcos de la Ruta 68 considerando la realidad de ella en los horarios punta y como se comportaría con los flujos inducidos por el Proyecto. No obstante, es posible observar que todas estas observaciones técnicas a la modelación realizada confluyen en una sola preocupación ciudadana, que es, la percepción que la evaluación ambiental no entrega la certeza técnica que no se verán aumentados los tiempos de desplazamiento de los residentes producto de la construcción y operación del Proyecto.

Respecto a los cuestionamientos al modelo utilizado, es posible señalar que el modelo de transporte SATURN reasigna solo el flujo de vehículos livianos y en el caso de los camiones se asignan como rutas fijas, es decir, el modelo no reasigna ese flujo, manteniéndolo siempre en la misma ruta. Lo anterior no implica que el modelo SATURN no tenga la capacidad de reasignar los flujos, sino que el Proponente decide forzar en la modelación el ingreso y salida de los camiones por el camino Lo Aguirre Sur, ya que, por regla operacional el Proponente prohibirá el tránsito de camiones por las otras alternativas que existen para circular desde o hacia la ruta 68 y así evitar la generación de efectos adversos significativos en la vialidad adyacente.

Además, de acuerdo con el “Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana” (MESPIVU), el modelo SATURN cumpliría con los criterios contemplados en dicho manual, puesto que ha sido empleado en múltiples proyectos de infraestructura de transporte en situaciones similares, entregando resultados válidos y confiables. Por lo que se estima que el Modelo SATURN es el adecuado para representar la complejidad del sistema de transporte en el área de influencia del Proyecto.

- 5.4.2. Respecto a la situación de la ruta 68, los antecedentes que constan en el procedimiento de evaluación ambiental indican que los estudios de movilidad realizados no tendrían alcance sobre medidas orientadas a disminuir las aglomeraciones, o congestiones que se presentan en la autopista concesionada (ruta 68). El arco en cuestión, en la situación base tiene grado de saturación menor a 85%, por lo tanto, correspondería realizar alguna medida para disminuir dichos grados de saturación. Ahora bien, el informe de movilidad señaló que no sería posible realizar medidas en vías concesionadas, ya que sería la misma concesión quien se encargaría de realizar mejoras dentro de la autopista. Es decir, corresponde a una condición cuya responsabilidad y oportunidad de mejora corresponde a instituciones y personas distintas al Proponente y los demás involucrados en el presente proceso de evaluación ambiental, el cual se restringe a las partes, obras y actividades del Proyecto.

En este sentido, solo como dato adicional, quedó establecido en el expediente de evaluación que se habría iniciado el proceso para adjudicar el proyecto de la ruta 68 durante el primer trimestre de 2025, el cual se haría cargo de la saturación en el arco en cuestión.

- 5.4.3. Por otra parte, cabe tener presente que las modelaciones son representaciones de la realidad que ayudan a la evaluación de impactos, por lo que es necesario que, juntamente con exigir que los proponentes entreguen modelaciones robustas, se debe también velar por que queden establecidos planes de seguimiento (en el caso de los EIA) y compromisos ambientales voluntarios robustos (en el caso de las DIA) y que den cuenta de si la variable a analizar se comporta de acuerdo con lo modelado.

En este sentido, el Proponente presentó una serie de compromisos ambientales voluntarios que se hacen cargo de la percepción que tienen los vecinos respecto de los potenciales efectos adversos que generaría el Proyecto. A continuación, se exponen brevemente dichos compromisos:

- (i) Mesa de trabajo con la comunidad: El objetivo es generar un espacio de diálogo y articulación permanente con las comunidades vecinas al Proyecto⁷.
- (ii) Monitoreo de camiones mediante Sistema GPS: El objetivo es monitorear el tránsito de camiones de la constructora durante la fase de construcción y de los camiones del Titular durante la fase de operación, de manera de evitar que dichos camiones transiten por vías que afecten a la comunidad.⁸
- (iii) Elaboración y difusión de protocolo de buenas prácticas para transportistas: El objetivo es promover buenas prácticas entre transportistas para evitar molestias e incidentes que afecten a las comunidades vecinas.⁹
- (iv) Implementación de cámaras para generar monitoreo de acceso a camiones por calle Lo Aguirre: El objetivo es monitorear el acceso de camiones del Proyecto por calle Lo Aguirre de manera de llevar una trazabilidad de aquellos eventos que puedan afectar la calidad de vida de las comunidades vecinas¹⁰.
- (v) Plan de comunicación hacia la comunidad: El objetivo es implementar diversas acciones de comunicación orientadas a informar de manera

⁷ Tabla 11.1.3 RCA.

⁸ Tabla 11.1.4 RCA.

⁹ Tabla 11.1.5 RCA.

¹⁰ Tabla 11.1.6 RCA.

eficiente y permanente a las comunidades del área de influencia del Proyecto, tanto durante la fase de construcción como de operación, habilitando canales de contacto accesibles entre la comunidad y el Titular¹¹.

(vi) Sistema de consultas, reclamos y sugerencias: El objetivo es contar con un canal público y accesible a la comunidad del área de influencia para mantener contacto con el Titular y obtener respuestas a diversos requerimientos e inquietudes que puedan presentar tanto durante la construcción como en la operación del Proyecto¹².

(vii) Letreros de identificación de camiones: El objetivo es facilitar la identificación de camiones de propiedad del Titular a los ciudadanos que deseen hacer alguna observación sobre su comportamiento en ruta¹³.

Sumado a los compromisos, fueron establecidas en la RCA una serie de condiciones por parte de la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana de Santiago, relacionadas con el tránsito vehicular y camiones¹⁴. Además de la realización de monitoreos participativos de circulación de camiones -comportamiento en ruta¹⁵.

5.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

6. Análisis del tercer fundamento de las reclamaciones

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la evaluación del **componente medio humano** (Considerando N° 3.2.3. precedente):

6.1. Sobre esta alegación, los **Reclamantes** señalaron en su recurso de reclamación que la caracterización del componente medio humano no habría sido adecuada, por cuanto no habría tenido en consideración aspectos claves como salud pública, seguridad comunitaria, educación y vivienda. Lo anterior se reflejaría en que las entrevistas realizadas no contemplarían preguntas estructuradas asociadas a dichas materias.

Sumado a lo anterior, la RCA no establecería indicadores de seguimiento ni obligaciones concretas en cuanto a la mitigación o compensación de impactos sociales, especialmente a lo que se refiera a salud pública, seguridad o educación.

6.2. Durante la fase recursiva, el **Proponente** indicó que la pauta de entrevista al medio humano contiene preguntas estructuradas sobre diversos temas, entre los cuales se tratan, precisamente, el contexto socioeconómico, de vivienda, servicios básicos y seguridad del área de influencia. En fase a dicha información, este indicó que logró descartar eventuales impactos en estas materias.

De forma específica, respecto a educación y salud pública fue debidamente considerado y descartado posibles impactos. En lo referente a seguridad, el Proponente contemplaría medidas de seguridad, tanto en materia de prevención de emergencias y accidentes, como ante la delincuencia, a pesar de tratarse de una materia propia del Ministerio de Seguridad Pública, de las Municipalidades y de las policías.

¹¹ Tabla 11.1.9 RCA.

¹² Tabla 11.1.10 RCA.

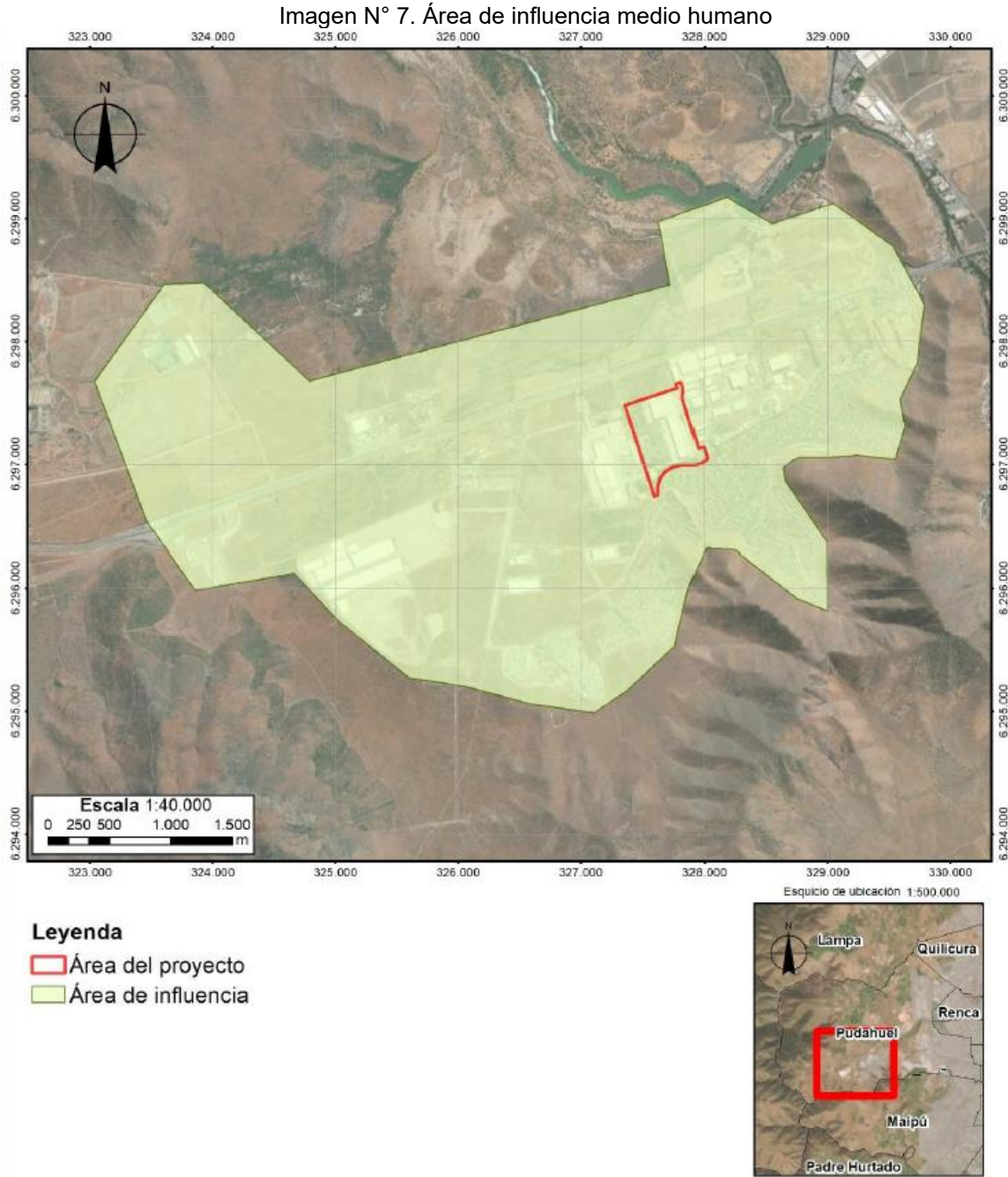
¹³ Tabla 11.1.10 RCA.

¹⁴ Tabla 10.2 RCA.

¹⁵ Considerandos 6.2.4 y 6.2.5 de la RCA

6.3. Respecto a las alegaciones presentadas anteriormente, durante el **procedimiento de evaluación ambiental** fueron presentados los siguientes antecedentes:

6.3.1. En el anexo F de la DIA, el Proponente presentó un informe con la caracterización de los grupos humanos dentro del área de influencia del Proyecto. La siguiente Imagen N° 7 presenta la delimitación de dicha área.



Fuente: Figura N° 2 del anexo F de la DIA

Dentro de la metodología utilizada por el Proponente para recopilar la información sobre el área de influencia, este describió la utilización de entrevistas de carácter estructurado hacia ciertas personas seleccionadas que buscan representar los diferentes grupos humanos del sector.

En el apéndice 1 del anexo F resulta posible encontrar la pauta utilizada para realizar las entrevistas. La Imagen N° 8 presenta las preguntas asociadas a las dimensiones socioeconómica y bienestar social básico, las cuales incluyen temáticas asociadas a vivienda, educación, transporte, seguridad y salud.

Imagen N° 8. Pauta de entrevista

SOCIOECONÓMICA	• ¿Cuáles son las principales fuentes de trabajo de la gente del sector? • ¿Cuál es la principal actividad económica en la zona? ¿Esta actividad está aumentando o disminuyendo? • ¿Existen familias en situación de pobreza en su sector? ¿Cuántas? ¿Dirías que existe pobreza en el sector? ¿Por qué? ¿Dónde se encuentra? • ¿Está inscrito en el Registro Nacional de Hogares? • ¿Cómo describirías la relación que existe entre la zona en la que vives con la ciudad más cercana?
BIENESTAR SOCIAL BÁSICO	• ¿Cómo son las viviendas? (casas/departamento), ¿de qué material están hechas? • ¿Cómo es el abastecimiento de agua? (Pozo, Agua Potable Rural (APR), camión aljibe, suministro de empresa sanitaria, etc.) • ¿Qué sistema para desagüe de baño se utiliza predominantemente en su sector (pozo negro, fosa séptica, alcantarillado, etc.)? • ¿Cómo se abastecen de electricidad en su sector? ¿Con qué empresa? • ¿Cómo es el transporte público? ¿Cómo son los caminos? • ¿Cómo es la recolección de basura? ¿Existen vertederos en su sector? • ¿Qué medios de comunicación llegan al sector? (TV abierta y satelital, radio, internet, telefonía) ¿Cuáles son las empresas que tienen señal? ¿Con qué calidad? • ¿Existe compañía de bomberos en el sector? ¿De cuál dependen? • ¿Existe Comisaría en el sector? ¿De cuál dependen? • ¿Qué centros de salud se utilizan en el sector? ¿Dónde están? ¿Cómo se trasladan cuando van a hospitales por temas de complejidad? ¿Cuál es el tiempo de espera de atención? ¿Cuánto tiempo puede llevarle conseguir una cita médica? • ¿A qué escuelas o colegios van los niños de este sector? ¿Qué tipo de dependencia tienen esas escuelas? ¿utilizan transporte escolar?

Fuente: Tabla N° 1 del apéndice 1 del anexo F de la DIA

6.3.2. Respecto a un análisis de posibles impactos a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, este se encuentra en el anexo Q de la adenda:

- (i) Sobre el acceso a la educación, por ser una actividad de centro de distribución, el Proyecto solamente considera población flotante (trabajadores), por lo cual no generaría demanda sobre este tipo de establecimientos.
- (ii) Sobre el acceso a salud, el Proponente hizo presente que no existirían servicios públicos dentro del área de influencia, solo algunos pequeños centros de salud privados. En general, el acceso de los residentes a este tipo de asistencia serían los CESFAM y otros centros en la comuna de Pudahuel.

Ahora bien, en casos de emergencia, especialmente en instancias de los propios procesos productivos industriales, los trabajadores cuentan con coberturas de asociaciones de seguridad contratadas por la empresa.

De esta forma, el Proyecto no generaría demanda sobre el equipamiento de servicios de salud del área de influencia.

- (iii) Para el acceso a servicios de seguridad, el área de influencia contaría con Carabineros, Policía de Investigaciones y seguridad ciudadana. En el caso de Carabineros, el área cuenta con una comisaría en la ruta

68, al lado norte de la vía hacia el sector de Noviciado, mientras que la Policía de Investigaciones cuenta con una caseta en el área. Por su parte, la municipalidad aporta con servicios de seguridad ciudadana.

- 6.3.3. En relación con esta materia, en el Considerando N° 11.1.6. de la RCA fue establecido el compromiso ambiental voluntario de “Implementación de cámaras para generar monitoreo de acceso a camiones por calle Lo Aguirre”, el cual permitiría generar monitoreo del comportamiento de los camiones y transportistas al ingresar al Proyecto, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora en relación con las buenas prácticas. Asimismo, permitiría detectar eventualidades que se puedan tratar de forma preventiva.
- 6.3.4. Sobre esta materia, mediante el oficio ordinario N° 23, de fecha 10 de enero de 2025, la SEREMI de Desarrollo Social y Familia de la Región Metropolitana de Santiago se pronunció conforme sobre los antecedentes presentados, descartando impactos significativos.
- 6.4. Entonces, en virtud de los antecedentes presentados anteriormente, esta **Dirección Ejecutiva** estima necesario indicar que el Proponente presentó antecedentes suficientes para descartar posibles impactos a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, en los términos del literal c) del artículo 7 del RSEIA.

De forma específica, la caracterización realizada fue desarrollada con las metodologías adecuadas, ocupando una pauta de entrevista que permitía abarcar todos los ámbitos que preocupaban a los Reclamantes. Así fue posible ver que materias como educación, salud y seguridad fueron abordadas de forma suficiente.

Revisadas cada una de dichas observaciones ciudadanas, queda de manifiesto que en el fondo no se trata de observaciones relativas al Proyecto en concreto, sino a premisas teóricas extraídas de distintas fuentes por parte del observante, pero que nunca logran enlazarse con alguna parte, obra, o acción del Proyecto.

En efecto, el Instructivo Sobre Consideración de las Observaciones Ciudadanas en el Marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, dictado mediante la resolución exenta N° 130.528, de 1 de abril de 2023, del SEA, establece que una observación ciudadana solo será pertinente cuando: “(...) *se enmarca en aspectos relevantes o pertinentes para la evaluación ambiental del proyecto en cuestión: descripción (alcance, localización, emisiones, extracción y uso de recursos naturales renovables, manejo, uso y disposición de sustancias químicas, residuos y otros que puedan afectar el medio ambiente, entre otros); impactos ambientales, efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la LBGMA que dan origen a la necesidad de efectuar un Estudio de Impacto Ambiental y las medidas que se adoptarán para eliminar o minimizar los efectos adversos y las acciones de reparación que se realizarán; normativa, permisos ambientales sectoriales, entre otros, así como en su procedimiento administrativo*” (Pág. 2). En ese marco, los argumentos de los Reclamantes respecto de este punto resultan vagas y no expresan vínculo o requerimiento expreso con aspectos técnicos del Proyecto o con alguno de los contenidos que deben ser evaluados en el SEIA.

Sumado a lo anterior, al descartar posibles impactos en este ámbito, no resultaba obligatorio al Proponente presentar medidas a estas problemáticas. Ahora bien respecto al ámbito de seguridad sí presentó un compromiso ambiental voluntario, que permitiría apoyar las gestiones que se realizan en el sector.

- 6.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas relacionadas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

7. Análisis del cuarto fundamento de las reclamaciones

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la evaluación de los **componentes flora y vegetación** (Considerando N° 3.2.4. precedente):

- 7.1. Los **Reclamantes** indican que la RCA debió haber considerado un monitoreo participativo y una auditoría independiente para analizar los permisos ambientales sectoriales N° 146 (Permiso para la caza o captura de ejemplares de animales de especies protegidas para fines de investigación, para el establecimiento de centros de reproducción o criaderos y para la utilización sustentable del recurso) y N° 148 (Permiso para corta de bosque nativo). Además, no contemplaría indicadores de éxito de las medidas de restauración ni existe un protocolo de seguimiento de corredores ecológicos o conectividad de hábitat.
- 7.2. En la fase recursiva, el **Proponente** manifestó que mediante el compromiso ambiental voluntario N° 10 sobre gestión de reclamos y denuncias, los habitantes del sector podrían monitorear el cumplimiento de las obligaciones de reforestación y captura de la flora y fauna, respectivamente.

Además, no sería necesaria la auditoría externa, por cuanto la relocalización de las especies capturadas se ejecutará en una zona caracterizada ambientalmente por dos especialistas en la materia. La zona identificada por los especialistas es el Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata, en la Estación Experimental Agronómica Germán Greve, que depende de la Facultad de Ciencias Agronómicas de la Universidad de Chile

- 7.3. Debido a los argumentos planteados, para esta **Dirección Ejecutiva** resulta posible señalar que las alegaciones realizadas por los Reclamantes tienen relación con la verificación del cumplimiento de las acciones comprometidas por el Proponente en materia de flora y vegetación. En este sentido, cabe hacer presente que todo aquello que se encuentra en la RCA debe ser fielmente cumplido por el Proponente durante la ejecución del Proyecto, así cualquier incumplimiento a este puede ser denunciado y posteriormente sancionado por la Superintendencia de Medio Ambiente. De esta forma, no resultaba obligatorio para el Proponente establecer un monitoreo participativo o una auditoría externa, debido a que la propia institucionalidad ambiental cuenta con un ente fiscalizador encargado de hacer seguimiento de los compromisos realizados por los proponentes.
- 7.4. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas relacionadas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

8. Análisis del quinto fundamento de las reclamaciones

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la evaluación del **almacenamiento de sustancias peligrosas** (Considerando N° 3.2.5. precedente):

- 8.1. Sobre esta alegación, los **Reclamantes** señalaron en su recurso de reclamación que la evaluación ambiental no habría desarrollado con suficiente detalle el almacenamiento de sustancias peligrosas dentro de la bodega de almacenamiento que se habilitará para dicho fin, especialmente en lo que se refiere a elementos explosivos como productos electrónicos.
- 8.2. Durante la fase recursiva, el **Proponente** indicó que en el expediente de evaluación se contempla un análisis de cumplimiento normativo respecto al decreto supremo N°43, de 2016, del Ministerio de Salud, que aprueba el Reglamento de almacenamiento de sustancias peligrosa ("DS N° 43/2016"). De esta manera se ha

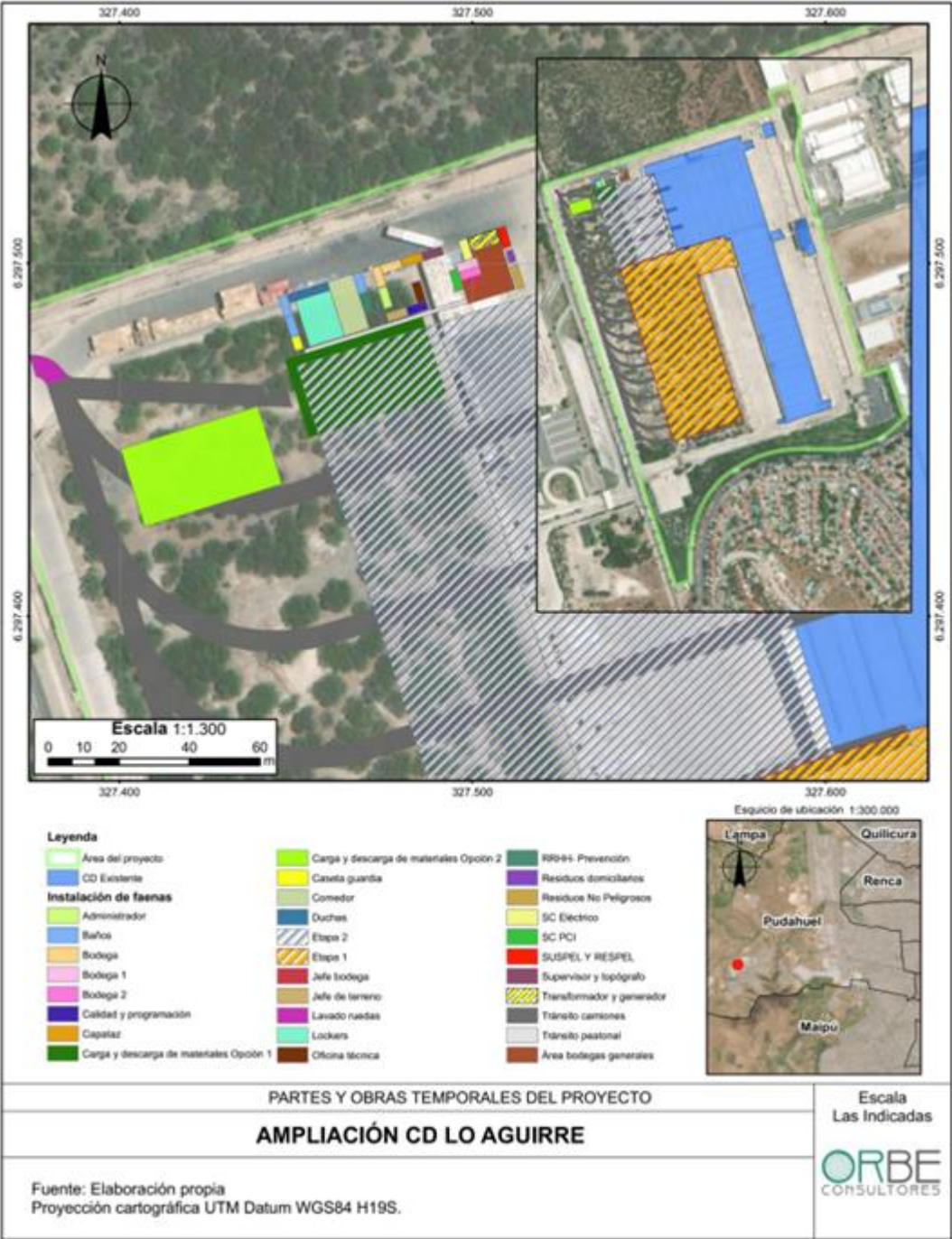
asegurado que el almacenamiento de dichas sustancias se llevará a cabo cumpliendo con todas las obligaciones y medidas de seguridad establecidas por la normativa vigente.

Finalmente, en lo que respecta a los productos tecnológicos, es importante considerar que las actividades a desarrollar por el Titular serán sólo de almacenamiento de productos cerrados y embalados conforme a la normativa aplicable, para su posterior distribución. En este sentido, dichos bienes no serán utilizados, manteniéndose debidamente guardados en bodega y sin exposición, no configurándose, por tanto, situaciones de riesgo a ninguno de los elementos que conforman el medio.

8.3. Respecto a las alegaciones presentadas anteriormente, durante el **procedimiento de evaluación ambiental** fueron presentados los siguientes antecedentes:

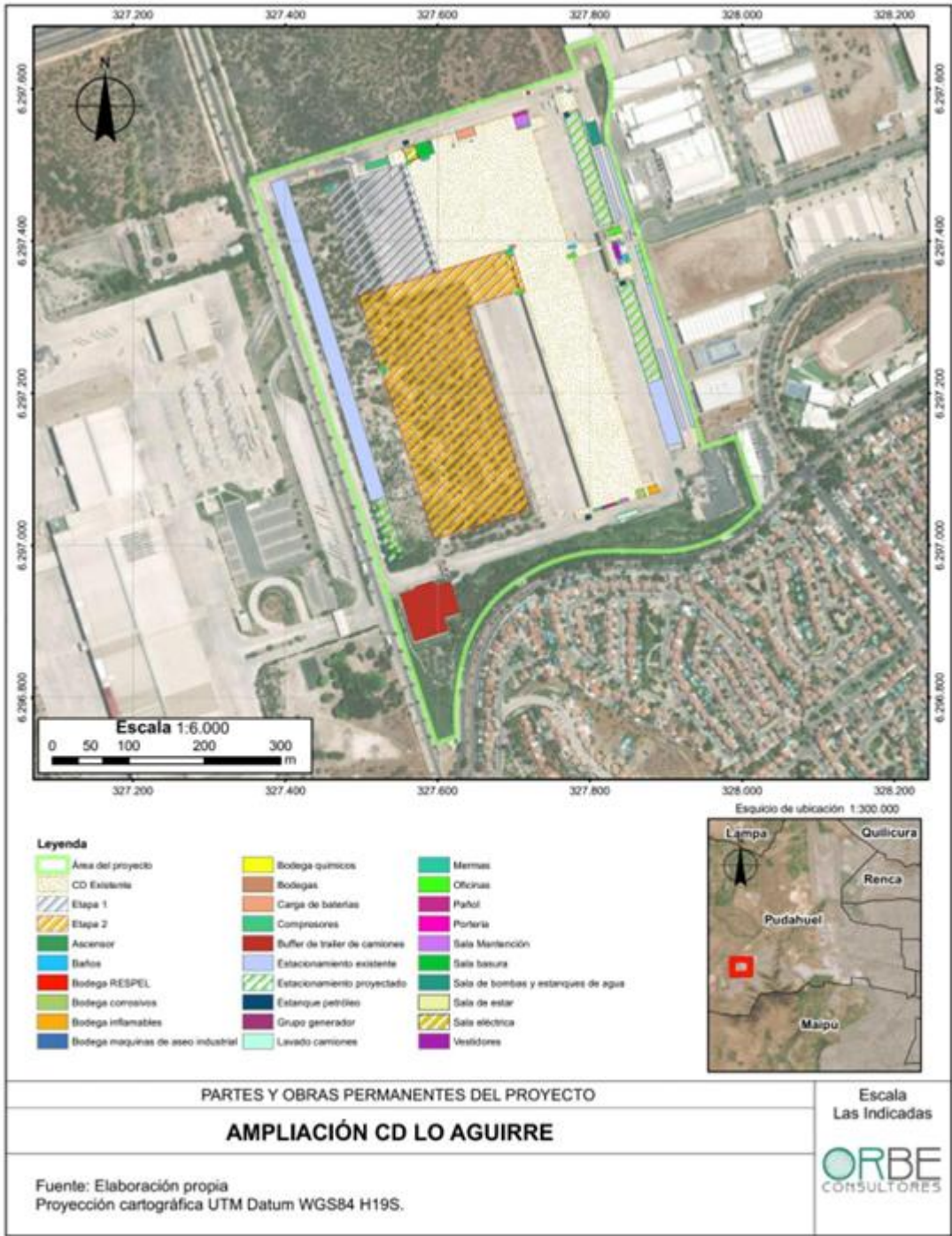
- 8.3.1. En el capítulo 1 de la DIA el Proponente presentó la ubicación de las distintas obras del Proyecto, mientras que la Imagen N° 9 presenta las obras temporales, la Imagen N° 10, presenta las obras permanentes. En ambas imágenes resulta posible observar la ubicación de la bodega de sustancias peligrosas.

Imagen N° 9. Representación cartográfica partes y obras temporales del Proyecto



Fuente: Figura I-6 del Capítulo 1 de la DIA

Imagen N° 10. Representación cartográfica partes y obras permanentes del Proyecto



Fuente: Figura I-7 del Capítulo 1 de la DIA

- 8.3.2. Respecto a la fase de construcción, el Considerando N° 4.3. de la RCA indicó que la bodega de sustancias peligrosas tendrá una dimensión de 16 m² para almacenar insumos de la construcción.
- 8.3.3. Respecto de la fase de operación, el Considerando N° 4.4. de la RCA indicó que la bodega de sustancias peligrosas tendrá una dimensión de 284 m² para almacenar las siguientes sustancias indicadas en la Tabla N° 12:

Tabla N° 12. Sustancias peligrosas por almacenar

Producto	Clasificación NCH 382	Cantidad máxima almacenada (*) (ton)	Tipo de envase/condición de almacenamiento	Lugar de almacenamiento
Aerosoles (Desinfectantes-Ambientales-Desodorantes)	N° UN: 1950, Clase: 2.1	60,57	Cajas de cartón, latas / En rack sobre pallet de madera	Bodega exclusiva de inflamables, del tipo separada
Líquidos Inflamables (Alcohol sobre los 24°, colonia y perfumes, ceras para piso y cera automóviles, betún zapatos líquido, aceites ambientales)	N° UN: 3065 / 1170 / 1123, Clase: 3	78,95	Cajas de cartón, cajas con botellas y cajas con frascos / En rack sobre pallet de madera	Bodega exclusiva de inflamables, del tipo separada
Sólidos Inflamables (Fósforos)	N° UN: 1944, Clase: 4.1	25,38	Cajas de cartón / En rack sobre pallet de madera	Bodega exclusiva de inflamables, del tipo separada
Total		164,9		
Corrosivos (Cloro/Cloro gel, blanqueador, limpiador WC, soda caustica)	N° UN: 1791 / 1789 / 1824, Clase: 8	167,18	Cajas de cartón, envases plásticos / En rack sobre pallet de madera	Bodega de sustancias peligrosas
Tóxicos (Productos de limpieza y desinfección de superficies en base a amonio cuaternario)	N° UN: 3142, Clase: 6.1	0,41	Cajas de cartón, envases plásticos / En rack sobre pallet de madera	Bodega de sustancias peligrosas
Sustancias Peligrosas Varias (Insecticida polvo, otros)	N° UN: 3077, Clase: 9	0,46	Cajas de cartón, latas / En rack sobre pallet de madera	Bodega de sustancias peligrosas
Total		168,05		

Fuente: Considerando N° 4.4.1.1. de la RCA

- 8.3.4. Sumado a lo anterior, la Tabla N° 9.2.29. de la RCA, fue identificado el cumplimiento del D.S. N° 43/2016, al señalar que el Proyecto cumplirá con las disposiciones de este decreto al momento de almacenar sustancias peligrosas.
- 8.3.5. Finalmente, en la Tabla N° 12.1. de la RCA fue presentado el plan de contingencias y emergencias asociado al “Riesgo derrame de sustancias peligrosas en el área del Proyecto” para las fases de construcción y operación.
- 8.3.6. Sobre los antecedentes presentados en la evaluación ambiental, previo a la dictación del ICE, mediante el oficio ordinario N° 63, de fecha 13 de enero de 2025, la SEREMI de Salud de la Región Metropolitana de Santiago se pronunció conforme.

- 8.4. Entonces, en virtud de los antecedentes presentados anteriormente, para esta **Dirección Ejecutiva** resulta posible afirmar que el almacenamiento de sustancias peligrosas fue debidamente tratado durante el procedimiento de evaluación ambiental. En este sentido, el Proponente señaló los lugares donde se encontrarán las bodegas, como también presentó acciones y medidas asociadas a alguna emergencia, y finalmente quedó establecido que las instalaciones cumplirían con la normativa ambiental aplicable.
- 8.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas relacionadas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

9. **Análisis del sexto fundamento de las reclamaciones**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con la consideración de la **capacidad sanitaria** del Proyecto (Considerando N° 3.2.6. precedente):

- 9.1. Sobre esta alegación, los **Reclamantes** señalaron en su recurso de reclamación que el alcantarillado y la capacidad sanitaria del Proyecto no fue debidamente considerada, ya que no se evaluó el potencial colapso por el aumento de carga asociado al Proyecto y no se presentó un estudio de capacidad hidráulica de la red de alcantarillado público.
- 9.2. Durante la fase recursiva, el **Proponente** indicó que la fase de construcción del Proyecto no afectaría la capacidad hidráulica actual del área de emplazamiento, en cuanto el agua potable se encontraría suministrada a través de camiones aljibes y los residuos serían descargados por la Empresa de Servicios Sanitarios Lo Prado S.A. Por otra parte, para la fase de operación, se realizará el abastecimiento de acuerdo con la factibilidad existente de la red pública sanitaria de agua potable y alcantarillado.
- 9.3. Respecto a las alegaciones presentadas anteriormente, durante el **procedimiento de evaluación ambiental** fueron presentados los siguientes antecedentes:
- 9.3.1. En el capítulo 1 de la DIA, el Proponente señala que durante la etapa de construcción se dispondrán baños químicos y duchas portátiles mientras se realiza la conexión a la red agua potable y alcantarillado. Este servicio será contratado a una empresa que cuente con autorización sanitaria, la cual gestionará los residuos generados.
- Por otra parte, una vez realizada la conexión a la red, el Proponente dispondrá de baños y duchas en contenedores habilitados para ello. Dicha conexión será realizada a la Empresa de Servicios Sanitarios Lo Prado S.A.
- 9.3.2. En el anexo A de la DIA, respecto a antecedentes generales, el Proponente presentó el Certificado de Factibilidad N° 8, de fecha 11 de agosto de 2023, de la Empresa de Servicios Sanitarios Lo Prado S.A., el cual señala que el Proyecto podrá conectar sus instalaciones sanitarias a la red de agua potable y alcantarillado existentes.
- 9.4. Entonces, en virtud de los antecedentes presentados anteriormente, esta **Dirección Ejecutiva** estima necesario señalar que el procedimiento de evaluación ambiental se hizo cargo de la situación de la capacidad sanitaria del sector, por cuanto contará con las autorizaciones correspondientes de la empresa sanitaria que posee la concesión del sector. Asimismo, durante la fase de construcción el Proyecto utilizará

una empresa autorizada que dispondrá de los residuos sanitarios, no viéndose afectada la red local.

- 9.5. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas relacionadas fueron debidamente consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental** del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

10. **Análisis del séptimo fundamento de las reclamaciones**

Esta Dirección Ejecutiva tiene en consideración los siguientes aspectos en relación con los **compromisos ambientales voluntarios** (Considerando N° 3.2.7. precedente):

Primeramente, se aclara a los Reclamantes que la institucionalidad ambiental vigente dispone que los compromisos ambientales voluntarios son propuestas de los titulares para hacer cargo de los impactos no significativos del Proyecto. Por lo tanto, el SEA no tiene facultades legales para exigir a los titulares la generación de ciertos compromisos ambientales voluntarios, así como tampoco los observantes ciudadanos. Adicionalmente, estos deben estar debidamente justificados y atender a un objeto de protección ambiental en específico.

10.1. Respecto a la alegación asociada al compromiso ambiental voluntario del **Considerando N° 11.1.3. de la RCA “Mesa de Trabajo con la comunidad”**:

- 10.1.1. Los objetivos de este compromiso serían establecer un espacio de diálogo y articulación permanente con las comunidades vecinas al Proyecto.
- 10.1.2. Los **Reclamantes** indican que no existe ningún mecanismo de participación de la comunidad durante la fase de operación del Proyecto. Además, este se circunscribiría únicamente a la fase de construcción.
- 10.1.3. En la fase recursiva, el **Proponente** manifestó que propuso compromisos ambientales voluntarios para incentivar una participación social en la gestión del Proyecto. Así, no solamente el presente compromiso lo permitiría, sino que también el N° 9 “Plan de comunicación hacia la comunidad” y N° 10 “Sistema de consultas, reclamos y sugerencias”.

Además, estos tres compromisos estarían implementándose tanto en la fase de construcción como en la fase de operación.

- 10.1.4. Debido a los argumentos planteados, esta **Dirección Ejecutiva** estima que los compromisos presentados cumplirían con la finalidad de hacer partícipe a la comunidad respecto del desarrollo del Proyecto, estableciendo canales adecuados para canalizar inquietudes, no solo en denuncias, sino que también espacios de dialogo. Por otra parte, de acuerdo a lo establecido en la RCA, todos los compromisos serán implementados en ambas fases del Proyecto, tanto construcción como operación.

10.2. Respecto a la alegación asociada al compromiso ambiental voluntario del **Considerando N° 11.1.5. de la RCA “Elaboración y difusión de protocolo de buenas prácticas para transportistas”**:

- 10.2.1. Los objetivos de este compromiso serían promover buenas prácticas entre transportistas para evitar molestias e incidentes que afecten a las comunidades vecinas, mediante la creación de un protocolo. El incumplimiento de este podría implicar una sanción para los transportistas.
- 10.2.2. Los **Reclamantes** sostiene que ya se habría puesto en marcha dicho compromiso y que este no habría obtenido resultados positivos, además, carecería de un seguimiento eficaz.

- 10.2.3. En la fase recursiva, el **Proponente** señaló que aun no se ha implementado por cuanto no ha existido un inicio de la fase de construcción. Así, de mala forma puede decirse que no ha obtenido resultados el protocolo.

De forma complementaria, este señala que los compromisos ambientales voluntarios N° 4 “Monitoreo de Camiones Mediante Sistema GPS” y el N°11 de “Letreros de Identificación de Camiones”, permitirían una mejor gestión y cumplimiento del protocolo. En este sentido, dicho seguimiento permitiría constatar más fácilmente cualquier incumplimiento que pueda llevar a una sanción a los transportistas, o que terceros utilicen la información para realizar alguna denuncia a la Superintendencia del Medio Ambiente.

- 10.2.4. Debido a los argumentos planteados, esta **Dirección Ejecutiva** estima que el compromiso cumple con estándares adecuados para su ejecución y posterior seguimiento, teniendo las medidas adecuadas para constatar posibles infracciones.

10.3. Respecto a la alegación asociada al compromiso ambiental voluntario del **Considerando N° 11.1.10. de la RCA “Sistema de consultas, reclamos y sugerencias”**:

- 10.3.1. Los objetivos de este compromiso serían establecer un canal público y accesible a la comunidad del área de influencia, para mantener contacto con el Proponente y obtener respuestas a diversos requerimientos e inquietudes que puedan presentar tanto durante la construcción como en la operación del Proyecto.

- 10.3.2. Los **Reclamantes** indican que este compromiso carecería de un ente fiscalizador que permita un adecuado seguimiento de su cumplimiento.

- 10.3.3. En la fase recursiva, el **Proponente** manifestó que implementará una plataforma en línea que mantendrá un registro periódico de las consultas, reclamos y sugerencias recibidas junto con las gestiones y soluciones entregadas en cada caso. De esta forma, la comunidad tendrá acceso, a través de la página web del Proyecto, a los procesos de gestión de las reclamaciones que se hayan presentado, lo que además supera con creces el estándar de común aplicación para proyectos similares. Por lo tanto, se encontraría asegurado el seguimiento por parte de la comunidad de las sugerencias y reclamaciones que hayan realizado por medio de la plataforma online.

Adicionalmente, la medida contemplaría la elaboración, por parte de Proponente, de un informe anual en el cual se recopilará la información relativa a las diferentes reclamaciones o sugerencias presentadas a través de la plataforma y la manera en que fueron gestionadas.

Por último, ante cualquier incumplimiento, corresponderá la fiscalización de esto a la Superintendencia del Medio Ambiente.

- 10.3.4. Debido a los argumentos planteados, esta **Dirección Ejecutiva** estima que el compromiso cumple con estándares adecuados para su seguimiento, atendido que cualquier incumplimiento corresponderá analizarlo a la Superintendencia del Medio Ambiente, teniendo los terceros la posibilidad de presentar denuncias cuando así crean que no se está dando su ejecución.

10.4. Por tanto, esta Dirección Ejecutiva estima que los antecedentes aportados permiten concluir que **las observaciones ciudadanas relacionadas fueron debidamente**

consideradas durante el procedimiento de evaluación ambiental del Proyecto y en la RCA N° 202513001187/2025, correspondiendo rechazar este fundamento de los recursos de reclamación.

RESUELVO:

1. A la presentación, de fecha 9 de enero de 2026, de don Mauro Huenupi Aceituno, en procedimiento de reclamación respecto de la resolución exenta N° 202513001187, de fecha 9 de mayo de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago: **Téngase presente** la información proporcionada, en conformidad a lo señalado en el Considerando N° 2.6. de este acto administrativo.
2. A la presentación, de fecha 5 de noviembre de 2025, de doña María Fernanda Brahm y Santiago Portaluppi Fernández, ambos en representación de Walmart Chile S.A., en procedimiento de reclamación respecto de la resolución exenta N° 202513001187, de fecha 9 de mayo de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago: **Téngase presente** la información proporcionada, en conformidad a lo señalado en el Considerando N° 2.6. de este acto administrativo.
3. **Rechazar** los recursos de reclamación interpuestos por don Mauro Huenupi Aceituno, con fecha 15 de junio de 2025; por don Alejandro Gerardo Madariaga Olavarría, con fecha 15 de junio de 2025; y por don Gustavo Adolfo de Jesús Canessa Toro, en representación de doña Daniela Alejandra Verdugo Chaura, doña Gabriela Adriana Chaura Pinochet, don Víctor Gonzalo Contreras Pacheco, doña Regina del Carmen García Silva y don Jorge Fernando Díaz Guzmán, con fecha 30 de junio de 2025; todos ellos interpuestos en contra de la resolución exenta N° 202513001187, de fecha 9 de mayo de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, de conformidad a lo argumentado en los Considerandos N° 4 al N° 10 de esta resolución.
4. **Modificar de oficio** la resolución exenta N° 202513001187, de fecha 9 de mayo de 2025, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, en el sentido de incorporar en la casilla denominada "oportunidad", del Considerando N° 11.1.1 lo siguiente:

"Además, en forma trimestral se realizará una medición de inmisión de ruido en el límite del predio del receptor R5, conforme al DS N° 38/2011".
5. **Comunicar** que, en contra de la presente resolución, se podrá reclamar dentro del plazo de treinta días contado desde su notificación, ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 N° 6 de la ley N° 20.600, sin perjuicio de ejercer cualquier otro recurso que se estime oportuno.

Anótese; notifíquese a los Reclamantes y al Proponente por correo electrónico; y, archívese.

VALENTINA DURÁN MEDINA
DIRECTORA EJECUTIVA
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Notificaciones:

- Doña María Fernanda Brahm, en representación de Walmart Chile S.A. (pablo.manouvrier@walmart.com; hiram.retes@walmart.com; mfbrahm@bopabogados.com; sportaluppi@bopabogados.com; squzman@bopabogados.com; y, fmatte@bopabogados.com)
- Don Mario Huenupi Aceituno (mhuenupi@gmail.com)
- Don Alejandro Gerardo Madariaga Olavarría (alejandro.madariaga01@gmail.com).
- Don Gustavo de Jesús Canessa Toro (ganessa@mpudahuel.cl; sjoo@mpudahuel.cl; notificacionesjuridicas@mpudahuel.cl).

Distribución:

- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Corporación Nacional Forestal. Región Metropolitana de Santiago.
- Dirección General de Aguas. Región Metropolitana de Santiago.
- Gobierno Regional. Región Metropolitana de Santiago.
- Ilustre Municipalidad de Maipú.
- Ilustre Municipalidad de Pudahuel
- Secretaría Regional Ministerial de Agricultura. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Desarrollo Social y Familia. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Energía. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Medio Ambiente. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Salud. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones. Región Metropolitana de Santiago.
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo. Región Metropolitana de Santiago.
- Servicio Agrícola y Ganadero. Región Metropolitana de Santiago.
- Subsecretaría del Medio Ambiente.
- Subsecretaría de Salud Pública.
- Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones.
- Superintendencia de Servicios Sanitarios.
- Superintendencia del Medio Ambiente.

- Dirección Regional SEA, Región Metropolitana de Santiago.
- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.

Archivo Rol 19/2025.