

EN LO PRINCIPAL: Deduce Recurso de Reclamación en contra de la Res. Ex. N° 202207001135 de fecha 19 de julio de 2022 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule. **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documento que indica. **SEGUNDO OTROSÍ:** Forma de notificación.

DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

LEOPOLDO SILVIO RODRÍGUEZ ABASOLO, cédula de identidad número ocho millones quince mil cuatrocientos setenta guión cuatro, en representación de Rentas RA Cuatro Limitada e Inmobiliaria San Miguel SpA, Rut N° 76.232.026-6 y N° 76.487.643-1, respectivamente, como ya consta en expediente de evaluación ambiental del proyecto “Talca – San Miguel”, y con domicilio para estos efectos en Alonso de Cordova 2860-Of 203, Vitacura, Región Metropolitana, respetuosamente solicito lo siguiente:

En conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente y estando en plazo para ello, vengo a deducir **recurso de reclamación** en contra de la Res. Ex. N° N° 202207001135 del 19 de julio de 2022, de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule (**CE del Maule**), en adelante **la RCA N° N° 202207001135/2022**, mediante la cual se califica en forma desfavorable la Declaración de Impacto Ambiental (**DIA**) del proyecto “**Talca-San Miguel**”, en adelante **el Proyecto**, de mi representada, solicitando que, sobre la base de los antecedentes y fundamentos que a continuación se exponen, se deje sin efecto lo resuelto en la RCA N° N°202207001135/2022 y se califique en forma favorable la **DIA del Proyecto**.

A. ANTECEDENTES DE HECHO Y OTRAS CIRCUNSTANCIAS DE INTERÉS

I. SOBRE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE RECLAMACIÓN

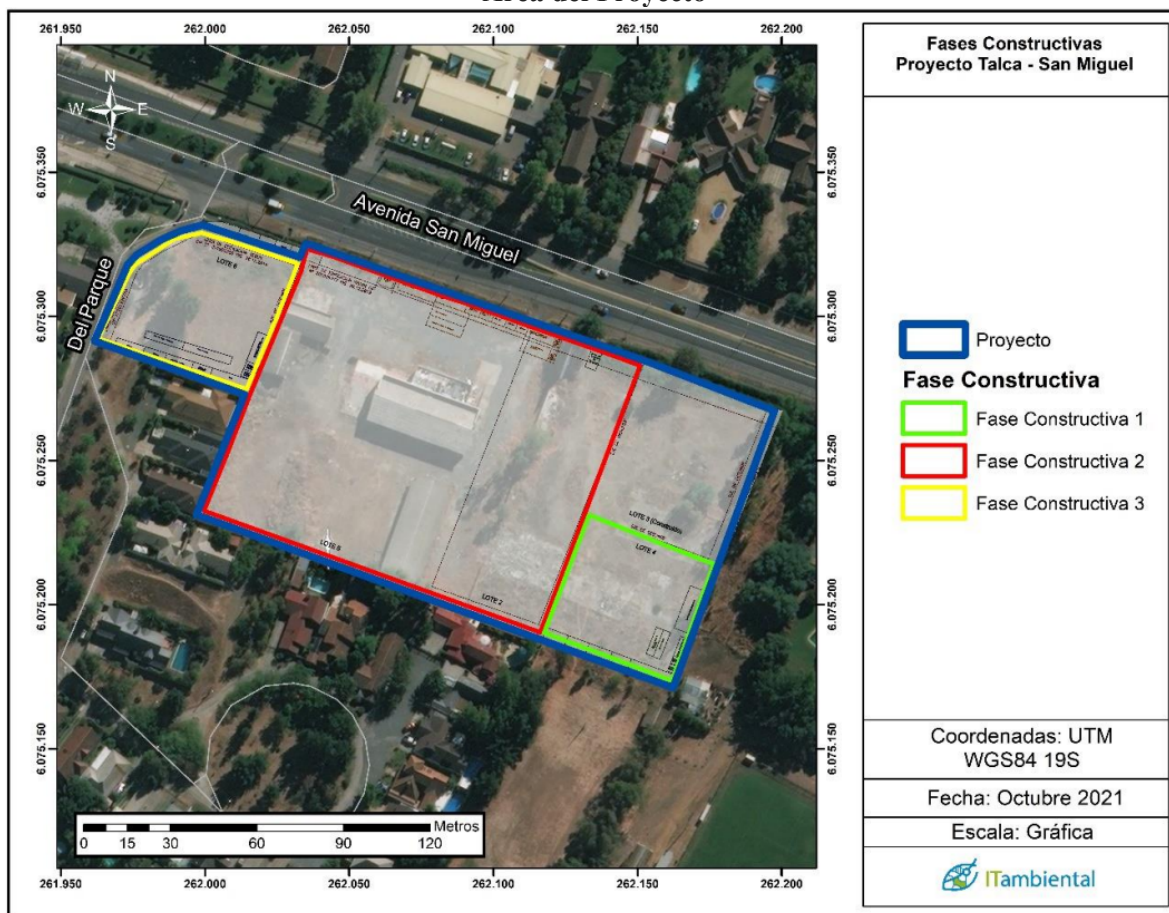
1. En conformidad a lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, en contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental.
2. El plazo para la interposición del recurso de reclamación corresponde a 30 días hábiles contados desde la notificación de la resolución recurrida.
3. De acuerdo a lo preceptuado en artículo 88 de la Ley N° 19.300, todos los plazos establecidos en dicha ley son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, domingo y festivos.

4. La RCA N° N°202207001135/2022 que rechazó la DIA del proyecto fue emitida con fecha 19 de julio de 2022 y notificada a mi representada con fecha 20 de julio del presente, por lo que el presente recurso de reclamación se presenta dentro del plazo establecido.

II. EL PROYECTO “TALCA – SAN MIGUEL”

5. El Proyecto “Talca - San Miguel” corresponde a una modificación de proyecto de acuerdo a lo estipulado en el artículo 12 del Reglamento del SEIA. Al respecto, cabe señalar que actualmente se encuentra ejecutado el Edificio del Lote 3 del predio, el cual cuenta con un Certificado de Recepción Parcial de Edificación aprobado por la Dirección de Obras Municipales (DOM) de la I. Municipalidad de Talca (N°84 del 05 de mayo de 2021), y que corresponde a un edificio residencial de 17 pisos, 114 departamentos y 1 subterráneo, con una superficie construida de 9.565,43 m².
6. El Proyecto sometido a evaluación ambiental, entendido como un proyecto inmobiliario mixto, corresponde a la construcción de 2 edificios residenciales independientes en los Lotes 4 y 6, ambos con 17 pisos de altura y 1 subterráneo de estacionamientos. Además, se contempla una placa comercial y de equipamiento en los Lotes 2 y 5, la cual incluye Oficinas, Centro Médico, Apart Hotel, Gimnasio, Locales Comerciales, Locales Gastronómicos, y Supermercado, con una superficie a construir de 9.798,75 m² y 13.788,77 m², respectivamente. El Proyecto se encuentra emplazado en Av. San Miguel N° 3698, comuna de Talca, Región del Maule.
7. El Proyecto final, por tanto, corresponde a la construcción de un total de 3 edificios con destino habitacional y una placa comercial con equipamientos. A nivel global, el Proyecto contará con 344 departamentos, 1 Supermercado, 6 Plantas Libres para Oficinas, 1 Centro Médico, 75 habitaciones de Apart Hotel, 1 Gimnasio, 27 Locales Comerciales y 14 Locales Gastronómicos. Se considera también una dotación de 756 estacionamientos para vehículos (distribuidos en el piso 1 y subterráneo), 4 estacionamientos para camiones y 507 estacionamientos para bicicletas. Todo lo anterior se desarrollará en una superficie total neta del terreno de 19.910,89 m² y contempla una superficie construida de 52.108,30 m². Cabe precisar que en relación a la norma urbanística, el Proyecto cuenta con 2 conjuntos armónicos, el primer conjunto armónico conformado por los Lotes 2 y 3, y el segundo conjunto armónico conformado por los Lotes 4, 5 y 6. Al respecto, el primer conjunto armónico corresponde a una modificación de proyecto (MP), y el segundo conjunto armónico corresponde a un permiso de obra nueva (PON), ambos a tramitar sectorialmente en la DOM de la I. Municipalidad de Talca.
8. A continuación, se presenta una imagen del estado actual del predio donde se propone emplazar el proyecto:

Área del Proyecto



Fuente: Anexo N°4. Cartografías y KMZ de la DIA Proyecto “Talca – San Miguel”.

9. Las **fases constructivas** del proyecto se desarrollarían contemplando lo siguiente:
 - a) **Fase Constructiva 1:** Contempla la construcción de un Edificio Residencial de 17 pisos de altura y 114 departamentos. Este edificio se desarrollará en el Lote 4.
 - b) **Fase Constructiva 2:** Corresponde a la construcción de la Placa Comercial del Proyecto, incluyendo Oficinas, Centro Médico, Apart Hotel, Gimnasio, Locales Comerciales, Locales Gastronómicos, y Supermercado. Dichas edificaciones de equipamiento se desarrollarán en los Lotes 2 y 5.
 - c) **Fase Constructiva 3:** Contempla la construcción de un Edificio Residencial de 17 pisos de altura y 116 departamentos. Este edificio se desarrollará en el Lote 6.
10. Con fecha 26 de noviembre de 2021 se presentó la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Talca - San Miguel” en el portal electrónico del SEA, la cual fue admitida a tramitación con fecha 03 de diciembre de 2021, mediante la Resolución N° 202107001106 de la Dirección Regional del SEA Región del Maule.

11. Cabe señalar que el proyecto ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) en conformidad a lo preceptuado en el artículo 10 de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente (MMA), Reglamento del SEIA, en atención a la siguiente tipología: “**h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas: h.1. Se entenderá por proyectos inmobiliarios aquellos loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los proyectos destinados a equipamiento, y que presenten alguna de las siguientes características; h.1.3. Que se emplacen en una superficie igual o superior a siete hectáreas (7 ha) o consulten la construcción de trescientas (300) o más viviendas.**”
12. Lo anterior debido a que el Proyecto contempla un total de 346 viviendas y se ubica en la comuna de Talca, la cual en conjunto con la comuna de Maule se encuentra declarada como zona saturada por material particulado respirable MP10, como concentración anual y de 24 horas, por el D.S. N°12/2010 del Ministerio de Secretaría General de la Presidencia.

III. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO

13. Después de ingresada la DIA, con fecha 13 de enero de 2022 se publicó en el expediente de evaluación ambiental el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones, y/o Ampliaciones a la DIA (ICSARA N°1). Y con fecha 10 de marzo de 2022 se acompañó la Adenda que dio respuesta a las observaciones de los distintos OAECA y que fueron incluidas en el ICSARA N°1.
14. En que interesa al presente caso, las siguientes fueron las respectivas observaciones que en materia de movilidad estaban contenidas en el ICSARA N°1, junto con las respectivas respuestas dadas en la Adenda:

Observaciones ICSARA N°1	Respuestas Adenda
Descarte efectos art. 11 de la Ley 4.2. Art. 7 letra b) (...) Si bien el proponente plantea que el aumento en los flujos viales detonado por el proyecto no generará impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento, esta consideración se hace sobre la base de mediciones que dan cuenta de las condiciones promedio de las cargas viales. Se solicita: a) Entregar un análisis que incluya los momentos de mayor saturación y el incremento en los niveles de	<i>Se acoge la observación. En relación con lo planteado, se entregan los argumentos técnicos para demostrar que el Análisis realizado en el Estudio de Movilidad del Anexo N°4 de la DIA, y con lo cual se justificó el descarte del artículo 7 del RSEIA, contine los antecedentes suficientes para demostrar que producto del Proyecto no se genera una afectación a reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.</i> <i>En primer lugar, se debe precisar que el análisis de flujos viales desarrollado se basa en el modelo desarrollado para el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) del Proyecto y, por lo tanto, se desarrolló bajo la metodología “Metodología para elaborar y evaluar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano” de julio de 2003 y actualizada vía resolución exenta en julio de 2004, aplicable a dicho instrumento. Al respecto, la cabe tener en cuenta que la “Metodología fue desarrollada a partir del resultado de las reuniones de trabajo desarrolladas en la Mesa I.2. Esta Mesa estuvo constituida por las siguientes unidades:</i>

riesgo, el cual es relevante sobre todo respecto a los modos no motorizados que transitan por el área.

b) Entregar un análisis que incluya la operación de ciertos servicios y/o instalaciones, como los recintos educacionales, existentes en la zona.

Subdirección de Vialidad Urbana, Dirección de Planeamiento, Secretaría Regional Metropolitana MOP, Subsecretaría de Transportes MTT, Secretaría Regional Metropolitana de Transportes, División de Desarrollo Urbano MINVU, Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo, SERVIU Metropolitano, Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y SECTRA”, en consecuencia, el análisis realizado no se hace sobre la base de mediciones que den cuenta de las condiciones promedio de las cargas viales, sino que muy por el contrario, la evaluación se basa en una serie de condiciones que generan el escenario más desfavorable en que los flujos del Proyecto se incorporan a la red vial del área de influencia.

En específico, para demostrar lo planteado en la afirmación anterior, se entrega listado de las variables contempladas para la confección del modelo desarrollado, en consideración a la situación basal a la que se incorporará el Proyecto:

- Periodización existente en el área de estudio;
- Regulación de intersecciones;
- Sentidos de circulación;
- Programación actual de los semáforos del área de influencia;
- Señalización y demarcación;
- Medición de flujos por tipo de vehículo y tasas de ocupación, para los periodos que corresponda.

Dentro de los aspectos más relevantes, destaca la periodización existente en el área de estudio para lo cual se midió un día hábil desde las 7:00 horas hasta las 21:00 horas, identificando los periodos puntas, es decir, la hora con mayor flujo en el periodo de punta mañana y la hora con mayor flujo en la punta tarde. Luego a partir de los resultados obtenidos, se realizaron 17 mediciones en intersecciones importantes de la red vial próxima al Proyecto, todas estas en los periodos de mayor circulación vehicular. El detalle se puede revisar en el Punto 5.2.1 del Estudio de Movilidad de la DIA.

Por otro lado, con motivo de estimar el flujo a la fecha de operación del Proyecto, se aplica una tasa de crecimiento al parque vehicular medido. Según lo recomendado por SEREMITT, se utilizó una tasa de crecimiento interanual de 3,5%, que corresponde a la tasa máxima de crecimiento interanual en el Área de Influencia, lo cual se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 27. Tasas de crecimiento y Factores de equivalencia

Tipo Vehículo	Tasas Crecimiento Anual (%)	Fact. Eq. (Veq/veh)
Vehículo Liviano	2,5%	1
Taxi Colectivo	2,0%	1,30
Taxibus	2,0%	1,65
Bus, Camión 2 ejes	2,0%	2,00
Camión más de dos ejes	4,0%	2,5
Motos	4,0%	0,6

Fuente: Elaboración Propia, a partir de EISTU del Proyecto.

Además, en lo que respecta a los posibles niveles de riesgo, en particular sobre los modos no motorizados que transitan por el área, se realizó un catastro desde el punto de vista físico que incorpora perfiles de vías (anchos, n° pistas, bandejones y aceras), longitud de vías o ejes entre vías de detención, entre otros, lo cual posteriormente se agrega como input al modelo desarrollado con el Software SATURN (Simulation and Assignment of Traffic to Urban Road Networks).

	<i>Finalmente, en relación con que el análisis incluya la operación de ciertos servicios y/o instalaciones, como los recintos educacionales existentes en la zona, se debe aclarar que las mediciones realizadas en los 17 puntos de control considerados, contemplan los flujos generados no solo por los establecimientos educacionales, sino que todos los flujos de los establecimientos o instalaciones de servicios y comercios de la zona, además de los flujos asociados a población flotante. A mayor abundamiento, estos flujos forman parte de la proyección realizada con las tasas de crecimiento antes descritas, por lo que pese a que es muy probable que los establecimientos educacionales no tengan variaciones significativas de infraestructura (por ejemplo, de estacionamientos), aun así, su flujo vehicular se proyecta en aumento para evaluar un escenario más desfavorable.</i> <i>En conclusión, se demostró que el análisis realizado no se hace sobre la base de mediciones promedio de las cargas viales, ya que la evaluación se basa en una serie de condiciones que generan el escenario más desfavorable en que los flujos del Proyecto se incorporan a la red vial del área de influencia. Adicionalmente, se detallaron las variables y aspectos considerados para el desarrollo del modelo mediante el software SATURN, con lo cual se absorben las preocupaciones de la autoridad asociadas a evaluar el momento de mayor saturación, considerar niveles de riesgo de otros modos, e integrar la operación de ciertos servicios y/o instalaciones como los recintos educacionales.</i>
Otras consideraciones: 6.2. Con respecto a los temas viales: i. Se solicita que el proyecto cuente con EISTU aprobado antes de la fase de construcción, donde se debe considerar situación base el estudio de ingeniería de detalle del Mejoramiento de la Ruta 115CH, Tramo Cruce Ruta 5 (Varoli) –Cruce San Miguel (Ruta K-55), que ya dio inicio a la fase de expropiaciones, de la Dirección de Vialidad. ii. El EISTU, deberá considerar lo siguiente: a) La conexión con Ruta 115-CH, debe canalizarse, prioritariamente, a través de un solo ingreso y una sola salida (separados). b) Rediseñar todos los retornos existentes en el sector, ya que fueron desarrollados para flujos menores y no presentan las condiciones para soportar demandas asociadas al proyecto. c) Dar solución a los flujos no motorizados, entre otros. iii. Se solicita que el tránsito de	<i>De acuerdo a lo solicitado, se da respuesta a cada una de las observaciones.</i> i. Se acoge la observación. El Titular cuenta con un EISTU en tramitación en la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo comprobante de ingreso se puede revisar en el Anexo 2.6 de la DIA. <i>Por otro lado, se aclara que no se considera dentro del escenario base el “Estudio de ingeniería de detalle del Mejoramiento de la Ruta 115CH, Tramo Cruce Ruta S (Varoli) - Cruce San Miguel (Ruta K-55)” de la Dirección de Vialidad como tampoco el proyecto MOP de avenida San Miguel debido a que dichos proyectos no cuentan con fecha de ejecución, situación que fue validada con las jefaturas a cargo de cada uno de dichos proyectos, y ratificada por representantes del MOP de la ventanilla evaluadora del EISTU.</i> ii. En relación con lo observado, se indica lo siguiente: a) Se acoge observación. Cabe aclarar que actualmente se cuenta con un acceso existente al Lote 3 (edificio residencial), el cual cuenta con Recepción Parcial N°3 del 05.05.2021 y con un Permiso de Edificación N°83 del 30.04.2018. Este mismo acceso será empleado para ingresar al Lote 4 a través de una calle de servicio. <i>En lo que respecta a los Lotes 2, 5 y 6 se diseñó un único ingreso y salida en Av. San Miguel, los cuales estarán conectados en forma interna a través de una calle de servicio. Además, se está considerando habilitar una tercera pista entre 34 Oriente y la Universidad de Talca.</i> b) De acuerdo a lo planteado, se proponen las siguientes medidas de mitigación en el EISTU que apuntan a corregir observación planteada:

vehículos mayores asociados al proyecto deban transitar por las zonas urbanas, fuera de los horarios punta establecidos para la ciudad de Talca por SECTRA (punta mañana, medio día y tarde). iv. Se solicita tomar todas las medidas necesarias para impedir el estacionamiento o detención de vehículos asociados al proyecto en zonas no habilitadas para esos fines, evitando efectos adversos sobre la seguridad y continuidad de los diferentes flujos viales (motorizados y no motorizados).	• <i>Etapa 2, Medida de Mitigación N°10: Se elaborará y ejecutará proyecto de retorno a Talca, habilitando una pista de acumulación de vehículos para los vehículos que se dirigen hacia el poniente. Este retorno se acoplará a la habilitación de un cruce peatonal y semaforización frente a la Universidad de Talca, medida que será implementada en forma previa a la ejecución de este retorno por proyecto EISTU Sin Reasignación Menor “Habilitación Sede San Miguel Universidad de Talca”.</i> • <i>Etapa 2, Medida de Mitigación N°12: Se elaborará y ejecutará proyecto de retorno hacia el oriente, medida que incorpora 1 pista de acumulación de vehículos que vienen desde el oriente y que podrán a la izquierda, sin afectar la capacidad de los vehículos que se dirigen del oriente al poniente por Av. San Miguel. Para ello se propone ampliar la calzada norte de Av. San Miguel, desplazando hacia la izquierda el actual retorno de vehículos ubicado en la mediana de Av. San Miguel hacia el oriente. El ancho de este retorno debe ser de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas por el MOP.</i> • <i>Etapa 2, Medida de Mitigación N°13: Elaboración y ejecución de proyecto de cierre de pista de retorno hacia el poniente ubicado frente al proyecto.</i> <i>Por otro lado, se verifica a través de la modelación del EISTU que el largo de las pistas de acumulación de estos retornos es adecuado por cuanto a que no se forman colas.</i> <i>c) En lo que respecta al EISTU del Proyecto, se indica que existe actualmente un proyecto de implementación de cruce peatonal semaforizado frente a Universidad de Talca, medida que será desarrollada por proyecto EISTU Sin Reasignación Menor “Habilitación Sede San Miguel Universidad de Talca”, el cual será implementado en forma previa a la ejecución del proyecto Mixto Talca- San Miguel. Esta medida forma parte del escenario base del presente estudio, existiendo, por lo tanto, una solución considerada en el escenario base que resuelve la observación planteada.</i> <i>En lo que respecta a la continuidad de ciclovías, formó parte de la minuta de respuestas entregada en el procedo de tramitación sectorial del EISTU.</i> iii. <i>Se acoge la observación. El Titular tendrá presente que el tránsito de vehículos mayores por las zonas urbanas asociados al Proyecto deberá realizarse fuera de los horarios punta establecidos para la ciudad de Talca por SECTRA (punta mañana, medio día y tarde).</i> iv. <i>Se acoge la observación. Al respecto, el Proyecto en sus Instalaciones de Faena contará con zonas para estacionamientos de vehículos livianos, lo cual evitará que se ocupen zonas no habilitadas para estos fines. Así mismo, los camiones podrán hacer ingreso directo a la obra sin obstruir la calzada, ya que se cuenta con espacio suficiente al interior del predio. Por otro lado, las maniobras de maquinarias se realizarán al interior de la faena, descartando ocupar espacio público para estas actividades. A partir de las medidas de gestión implementadas, las cuales forman parte del diseño y operatividad de la instalación de faenas, se descartan efectos adversos sobre la seguridad y continuidad de los diferentes flujos viales (motorizados y no motorizados). Para mayor detalle de lo mencionado, revisar el Plano de Instalación de Faenas del Anexo N°2 de la Adenda.</i>
--	--

15. Por su parte, con fecha 12 de abril 2022 se publicó en el expediente de evaluación ambiental el Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones, y/o Ampliaciones a la DIA (ICSARA N°2). Y con fecha 25 de mayo de 2022 se acompañó la Adenda Complementaria que dio respuesta a las observaciones de los distintos OAECAs y que fueron incluidas en el ICSARA N°2.
16. En que interesa al presente caso, las siguientes fueron las respectivas observaciones que en materia de movilidad estaban contenidas en el ICSARA N°2, junto con las respectivas respuestas dadas en la Adenda Complementaria:

Observaciones ICSARA N°2	Respuestas Adenda Complementaria
Otras consideraciones: 5.1. En relación a los temas viales: i. Se solicita que lo consignado en las medidas de gestión sobre Av. San Miguel sean abordadas e implementadas, desde la puesta en operación del proyecto y no desde su segunda etapa. ii. Se solicita que las medidas que son asumidas como situación base, en caso de no estar ejecutadas al momento de entrada en operación, deberán ser materializadas dentro de las medidas de gestión del proyecto Talca -San Miguel. iii. En la respuesta 6.2, apartado ii), que tiene relación con “Rediseñar todos los retornos existentes en el sector, ya que fueron desarrollados para flujos menores y no presentan las condiciones para soportar demandas asociadas al proyecto”, el proponente señala que se implementaran las medidas de gestión ambientales necesarias, con el fin de atender lo requerido. Al respecto, se solicita que dichas medidas, sean implementadas en la fase 1 y no en la fase 2 como se sugiere, en consideración a que los efectos del proyecto comenzaran a sentirse desde la fase 1.	<i>Se aclara a la autoridad que el Proyecto cuenta con un EISTU en tramitación en la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, el cual contempla un proceso de evaluación sectorial con las autoridades competentes y que forman parte de la ventanilla única de dicho sistema. En este sentido, es necesario tener en consideración que las medidas viales que se establezcan o dictaminen en el EISTU, así como sus distintas consideraciones y etapamientos, corresponden al trámite sectorial y no son vinculantes a la presente evaluación ambiental.</i> <i>Complementario a lo anterior, en el Punto 6.2 de la Adenda, en su generalidad se dio respuesta a las observaciones en materia vial conforme a las propuestas que se están presentando en la tramitación del EISTU, sin embargo, estas deben entenderse como soluciones en un ámbito sectorial, es decir, independiente a la evaluación ambiental del Proyecto en el SEIA.</i> <i>Ahora bien, aclarado lo anterior no es factible atender las solicitudes de la autoridad en la materia planteada, ya que el EISTU es un instrumento vial sectorial, en el cual se establecerán las condiciones y plazos para la ejecución de las medidas, así como las consideraciones relativas a la situación base y las medidas contempladas en dicho escenario, cuyo marco regulatorio y normativo se regirá de acuerdo con el Oficio de Informe de Factibilidad Técnica del EISTU que emita la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones.</i>

17. En base a la respuesta dada en la Adenda Complementaria, solo dos OAECAs mantuvieron observaciones, según se expresa en la siguiente tabla:

OAECA	Observación a Adenda Complementaria
SEREMI MOP (01-06-2022)	<i>1. Otras Consideraciones Relacionadas con el Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto:</i>

	<i>1. El adenda se señala que el proyecto cuenta con un EISTU en trámite, situación que no es real ya que dicho EISTU no concluyó su trámite y hoy frente a los cambios normativos en el marco de la evaluación vial, el proyecto deberá ingresar al SEIM y tramitar el correspondiente IMIV (lo cual no ha ocurrido). Por lo anterior, a la fecha no se tienen definidas las medidas de mitigación vial asociadas, las cuales deben ser evaluadas ambientalmente y que son fundamentales para poder descartar los efectos que puede ocasionar el proyecto sobre las condiciones de movilidad y desplazamiento de las personas (sobre todo considerando las altas cargas que registran las vías del sector, los numerosos centros de atracción de viajes existentes y las características propias de la iniciativa que se busca desarrollar).</i> <i>En virtud de lo indicado, no se presentan los antecedentes suficientes y necesarios para evaluar ambientalmente el proyecto, y poder sancionar si generará efectos sobre las condiciones y tiempos de desplazamiento de las personas que transitan por el sector.</i>
VIALIDAD (06-06-2022)	<i>Respecto de otras Consideraciones Relacionadas con el Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto, se le informa al proponente que en solicitud de autorización de acceso que corresponde presentar ante esta institución, deberá incluir como antecedente un EISTU o un IMIV aprobado, donde se incorporen las medidas adecuadas y en el tiempo pertinente, de acuerdo a lo solicitado previamente en este proceso.</i>

IV. PRONUNCIAMIENTO DE LOS OAECA EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y RESULTADO DE VOTACIÓN DE CALIFICACIÓN

18. La siguiente tabla resume el pronunciamiento de los 21 Organismos del Estado con Competencia Ambiental (OAECA) a lo largo de la evaluación ambiental del Proyecto, así como el resultado de la votación el día de su calificación por las autoridades respectivas:

Pronunciamiento de los OAECA y votación de los comisionados

OAECA	Pronunciamiento DIA	Pronunciamiento Adenda	Pronunciamiento Adenda Complementaria	Votación calificación
CONAF	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
CMM	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
DGA	Con observaciones	Con observaciones	Conforme	N/A
Vialidad	Con observaciones	Con observaciones	Con observaciones	N/A
DOH	Con observaciones	Con observaciones	Conforme	N/A
SAG	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
SERNAGEOMIN	Conforme	N/A	N/A	N/A
SERNATUR	Conforme	N/A	N/A	N/A
SERVIU	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
SUBPESCA	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
SISS	Con observaciones	Conforme	N/A	N/A
Municipio	No se pronuncia	No se pronuncia	No se pronuncia	N/A
GORE	No se pronuncia	No se pronuncia	No se pronuncia	N/A
SEREMI del Medio Ambiente	Con observaciones	Conforme	N/A	En contra
SEREMI de Salud	Con observaciones	Conforme	N/A	En contra

SEREMI de Economía	N/A	N/A	N/A	En contra
SEREMI de Energía	No participación	No participación	No participación	A favor
SEREMI MOP	Con observaciones	Con observaciones	Con observaciones	En contra
SEREMI de Agricultura	No se pronuncia	No se pronuncia	No se pronuncia	A favor
SEREMI MINVU	Con observaciones	No se pronuncia	No se pronuncia	En contra
SEREMITT	No se pronuncia	No se pronuncia	No se pronuncia	En contra
SEREMI de Desarrollo Social	Conforme	N/A	N/A	En contra
Delegado Presidencial	N/A	N/A	N/A	En contra
Director SEA	N/A	N/A	Conforme (ICE favorable)	A favor

Fuente: Elaboración propia

V. MOTIVOS DADOS POR LOS COMISIONADOS DE LA COMISIÓN DE EVALUACIÓN DEL MAULE PARA RECHAZAR LA DIA

19. Según consta en el Acta de la Sesión Ordinaria N° 06 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule¹, celebrada los días 17 y 20 de junio de 2022 (suspendida justo antes de comenzar la votación del proyecto), los motivos o argumentos ofrecidos por quienes estuvieron por rechazar la DIA, se expresan en la siguiente tabla (énfasis añadidos):

Comisionado/a	Argumentos para rechazar la DIA
SEREMITT	<i>“El proyecto generaría impactos viales que tienen directa relación con la calidad de vida de los habitantes de las comunas de Talca y San Clemente. Que no estaría disponible la totalidad de la información respecto a cómo se afectaría la conectividad y los efectos sobre el medio ambiente. Sugiere al resto de los comisionados, rechazar el proyecto por ‘no tener todos sus análisis realizados y que por lo tanto no sabemos la magnitud de los impactos ambiental’. Reitera que “si no están los antecedentes del impacto que generará el proyecto, difícilmente se podrá evaluar ambientalmente el proyecto, porque cualquier carga adicional de vehículos en un sector, cualquier aumento de carga que es lo que provoca un proyecto inmobiliario, generará externalidades medioambientales, generación de huella de carbono, elementos de polución en el ambiente, carga de polvo adicional en el sector. Por lo tanto, no es una opción o una observación que tenga que ver solo con la sectorialidad, se trata de un proyecto que impacta al medio ambiente con el aumento de flujo o aumento de carga a la carretera o vía adosada al proyecto. Por lo señalado precedentemente y en función de los <u>principios preventivo y precautorio</u> de la normativa medioambiental y también por lo señalado en normativa de transportes”.</i>
SEREMI MOP	<i>“Reitera lo indicado por la SEREMITT. Es decir, el proyecto causaría un alto</i>

¹ Acta disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2022/08/11/d1c_Acta_06_2022_COEVA_TALCA_-

	<i>impacto vial ya que sumaría dos nuevos edificios, servicios adicionales y un supermercado, sin ningún estudio o proyecto de mitigación sectorial, en análisis o aprobado. No hay ningún estudio que indique el modo en que se manejará o tratará el impacto real en el sector, considerando que la construcción se efectuaría en un punto de la vía al cual acceden una universidad y un instituto profesional. Que el proyecto, cambiará la calidad de vida de las personas que viven y pasan por el sector, y también las que vivirían en los nuevos edificios. Como sector está por no aprobar ya que los proyectos debieran llegar a la Comisión ‘completos al momento de votar porque no podemos votar proyectos, que no lleguen con las aprobaciones sectoriales completas’. Puntualiza que el EISTU fue presentado pero que la Dirección Regional de Vialidad, realizó observaciones, las que a la fecha no han sido subsanadas. Aprobar el proyecto es complicado ‘puesto que sabemos de varios proyectos a nivel local y a nivel comunal incluso, que siguen creciendo y no hacen las reparaciones o las mitigaciones para el impacto vial o la carga vehicular o la movilidad de las personas’. Es decir, importante porque no está toda la información cuando se aprueban, entonces es ‘como aprobar algo sin ver’”.</i>
SEREMI MEDIO AMBIENTE	<i>“El titular del proyecto en su adenda complementaria no ha logrado descartar la afectación de los tiempos de desplazamiento como significativos y con ello, no logra descartar los efectos del artículo 11 de la Ley, sobre todo si no se cuenta con el estudio sectorial vial previamente presentado, ya que los principios preventivo y precautorio son principios rectores de la legislación ambiental”.</i>
SEREMI SALUD	<i>“Teniendo en cuenta lo expresado en la sesión por los otros sectores y porque finalmente el impacto vial, afectará directa o indirectamente en la salud de las personas del sector”.</i>
SEREMI ECONOMÍA	<i>“Teniendo en cuenta lo expresado en la sesión por los otros sectores y los antecedentes analizados”.</i>
SEREMI MINVU	<i>“Teniendo en cuenta lo señalado por la SEREMI MOP y lo planteado por la SEREMI del Medio Ambiente, en relación a la invocación del principio preventivo y precautorio del derecho ambiental, sumado además a la cartera sectorial específica regulada por la DDU 461 y por el convencimiento del no cumplimiento del estándar mínimo del 2.4.3 de la OGUC, es que se estima que no hemos logrado dar garantía de que se encuentre debidamente cautelado la capacidad de mitigación vial provocada por el proyecto”.</i>
SEREMI DESARROLLO SOCIAL	<i>“Teniendo en consideración los argumentos manifestados por la SEREMI del Medio Ambiente, por el SEREMI del MOP, por el SEREMI del MINVU y por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, de que no se ha logrado dar respuesta a las observaciones planteadas en el Adenda y el no poder desconocerse que existiría una afectación ambiental que afecte negativamente a los habitantes de la comuna”.</i>
DELEGADO PRESIDENCIAL	<i>“Teniendo en consideración los argumentos manifestados por la SEREMI del Medio Ambiente, por el SEREMI del MOP, por el SEREMI del MINVU y por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, de que no se ha logrado dar respuesta a las observaciones planteadas en el Adenda y el no poder desconocerse que existiría una afectación ambiental que afecte negativamente a los habitantes de la comuna. Con los antecedentes tenidos a la vista, el ICE del SEA, así como las observaciones planteadas por las SEREMIs de Transporte y Obras Públicas. Considero que el proponente no aportó información suficiente que permita descartar la generación de riesgo de</i>

	<i>impacto ambiental en la zona, a su vez no garantiza la no afectación ambiental en atención al principio preventivo y precautorio, y resguardo de la salud y calidad de vida de los habitantes de la región del Maule, y de la zona afectada por el proyecto”.</i>
--	--

Fuente: Acta de la Sesión Ordinaria N° 06 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule

VI. MOTIVOS CONTENIDOS EN LA RCA PARA RECHAZAR LA DIA

20. De acuerdo con el **Resuelvo N°1 de la RCA N° N°202207001135/2022**, en sus **considerandos 5 y 12** constan los motivos específicos del rechazo de la DIA, ambos referidos a que *“(…) los antecedentes puestos a la vista no permiten descartar afectación a la letra b) del artículo 7° del D.S. N°40 Reglamento SEIA”.*
21. En virtud de lo dispuesto en el **Considerando 5** (pp. 30-31), relativo al literal b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA y 11 de la Ley N° 19.300 (obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento), se lee lo siguiente (énfasis añadidos):
 - SEREMI de Obras Públicas indica (Ord. N° 60 del 01 de junio de 2022) *“5.1. (...) no se presentan antecedentes suficientes y necesarios para evaluar ambientalmente el proyecto, y poder sancionar si generará efectos sobre las condiciones y tiempos de desplazamiento de las personas que transitan por el sector”.*
 - *“6. (...) de acuerdo con lo informado por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule, el EISTU tramitado sectorialmente por el Titular, está rechazado y al momento de la calificación ambiental (...), no existe una nueva presentación, EISTU o IMIV en análisis”.*
 - *“7. Sin perjuicio de que los temas viales son resueltos a través de procedimientos sectoriales, con el mérito de los antecedentes que forman parte del expediente administrativo, el Titular no logra descartar, que el proyecto en evaluación ambiental, en sus fases de construcción y operación, no generará una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, temas que el Titular señaló en todo momento tener resueltos con los compromisos presentados en el EISTU y en los antecedentes que fueron entregados durante el proceso de evaluación en el Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA”.*
22. De acuerdo con el **Considerando 12** (p. 86), *“(…) la Comisión concluye que el Adenda Complementaria no ha logrado descartar la afectación de los tiempos de desplazamiento como significativos y con ello, no logra descartar los efectos del artículo 11 de la Ley N°19.300, sobre todo si no se cuenta con el estudio sectorial vial previamente presentado, ya que los principios preventivo y precautorio, aplicables en la especie, son principios rectores de la legislación ambiental que deben ser resguardados”* (énfasis añadidos).

VII. DIRECCIÓN REGIONAL DEL SEA EMITIÓ UN ICE RECOMENDANDO APROBAR EL PROYECTO

23. No obstante lo anterior, el SEA de la Región del Maule emitió un Informe Consolidado de Evaluación (ICE) favorable, recomendando expresamente aprobar la DIA, basándose en lo siguiente (énfasis añadidos):

- *“El proyecto cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable identificada en la sección 9 de este documento;*
- *Cumple con los requisitos de otorgamiento de carácter ambiental contenidos en los permisos ambientales sectoriales aplicables identificados en la sección 10 de este documento;*
- *No genera ni presenta los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de evaluar un Estudio de Impacto Ambiental;*
- *Y el titular ha subsanado los errores, omisiones e inexactitudes planteados en el o los Informes Consolidados de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones”* (énfasis añadidos).

24. En lo que específicamente respecta al literal b) del artículo 7 del RSEIA, el ICE concluyó lo siguiente para la **fase de construcción** (pp. 59-62):

- a) **Tiempos de desplazamientos peatonales:** *“(…) considerando que el análisis de capacidad de veredas presentado, el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de construcción del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la construcción del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de construcción del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”* (énfasis añadido).

Tiempos de desplazamiento peatonal desde el Proyecto a los lugares de interés (Fase de Construcción)

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 61.

b) Flujos de camiones asociados al proyecto y tiempos de desplazamientos vehiculares: *“El Proyecto dentro de sus características y gestiones en la fase de construcción, considera una serie de aspectos que permiten descartar que su incorporación generará una alteración significativa. Para lo cual, se detallarán las rutas de los camiones, junto con el plano de instalación de faenas del Proyecto. En base a la cartografía de rutas, se evidencia que las rutas de los camiones dentro del Área de Influencia se realizarán principalmente por AV. San Miguel, 2 Norte, Calle 30 Oriente, Calle 23 Oriente, Ruta 5 Autopista Talca-Chillán, y Calle 18 Oriente. Se debe precisar, que las vías estipuladas en estas rutas cuentan con la capacidad para el tránsito de camiones, cumpliendo la normativa vigente. (...) De igual modo, el Proyecto en su fase de construcción cuenta con una zona de carga y descarga de camiones, por lo cual se asegura que el movimiento de los camiones y maquinarias será al interior del predio del Proyecto. Para mayor abundamiento, para la fase de construcción del Proyecto considera una serie de medidas de control (...)”* (énfasis añadidos).

c) Conclusión ICE (fase de construcción): *“(...) a partir de los estudios realizados, las rutas definidas, los espacios destinados para estacionamientos y zonas de carga y descarga en la Instalación de Faenas, se logra justificar que el Proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa. Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos del Área de Influencia”* (énfasis añadidos).

25. Por su parte, en lo que específicamente respecta al literal b) del artículo 7 del RSEIA, el ICE concluyó lo siguiente para la **fase de operación** (pp. 62-67):

d) Tiempos de desplazamientos peatonales: *“(...) considerando que el análisis de capacidad de veredas presentado, el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de operación del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la operación del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de operación del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”*.

**Tiempos de desplazamiento peatonal desde el Proyecto a los lugares de interés
(Fase de Operación)**

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 65.

- e) **Tiempos de desplazamientos vehiculares:** *“Para desarrollar el presente análisis, se realizó una modelación vehicular para la fase de operación del Proyecto. En específico, la metodología empleada indica que para la modelación vial se debe utilizar el Software SATURN (Simulation and Assignment of Traffic to Urban Road Networks), dado que el Proyecto cuenta con una cantidad superior a 600 estacionamientos y, por lo tanto, provocará reasignaciones en los usuarios, las cuales se pueden determinar utilizando este software. La elaboración de los cálculos y proyecciones se basan en la guía sobre “Metodología para elaborar y evaluar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano” de julio de 2003 y actualizada vía resolución exenta en julio de 2004. Dado, que utilizando dicha metodología es posible detectar posibles afectaciones en los tiempos de desplazamientos vehiculares de los residentes del Área de Influencia debido a la operación del Proyecto. (...) Para el año 2023, sin considerar medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular, aun así, disminuyen en 30,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos. Aumentan en 342,0 segundos. Ya para el año 2025, si no se consideran las medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 102,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 12,0 segundos. Por último, para el año 2029, sin considerar las medidas viales del proyecto, para el periodo de punta mañana disminuyen en 102,0 segundos, mientras que para el periodo punta tarde, se reduce en 114,0 segundos. Por tanto, los resultados del análisis presentado demuestran que no existe un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos vehiculares con la operación del Proyecto, así es demostrado al comparar dichos tiempos entre la situación sin Proyecto y con Proyecto, dado que el aumento máximo no superará los 72 segundos. Por tanto, bajo estos resultados es que para el modo vehículo, no existirá un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos según el literal b del Artículo 7 del RSEIA. Para mayor detalle revisar Estudio de Movilidad del Anexo N°4 Estudio de Especialidad de la DIA” (énfasis añadidos).*

f) **Tabla resumen de los tiempos de desplazamientos peatonales y vehiculares en minutos (Fase de Operación):**

Modos	Tiempos de desplazamientos (Minutos)			
	Punta Mañana		Punta Tarde	
	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto
Peatón	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)
Parada 1	2,6	2,6	2,6	2,6
Parada 2	2,6	2,6	2,6	2,6
Supermercado Líder express	12,4	12,4	12,4	12,4
Mall Plaza Maule	12,3	12,3	12,3	12,3
Vehículos (Rutas de Entrada)	13,6-21,2 (min)	13,7-19,5 (min)	59,9-133,1 (min)	65,6-131,2 (min)
Rutas Vehiculares (2023)	14,2	13,7	59,9	65,6
Rutas Vehiculares (2025)	13,6	15,3	92,1	92,3
Rutas Vehiculares (2029)	21,2	19,5	133,1	131,2

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 67.

- g) **Conclusión final ICE:** “(...) *en consideración de los análisis presentados, respecto al tránsito de los peatones por las veredas aledañas al Proyecto y sus tiempos de desplazamiento, el análisis de capacidad de vías y los tiempos de desplazamiento vehicular se puede concluir que el Proyecto no obstruirá la libre circulación de los grupos humanos del Área de Influencia, es decir, **no aumentarán los tiempos de desplazamiento en ninguno de los componentes abordados tanto en su Fase de Construcción y Fase de Operación.** De esta manera, se descarta una alteración significativa producto de la incorporación del Proyecto según lo establecido en el literal b del Artículo 7 del RSEIA. Para un mayor detalle revisar Estudio de Movilidad del Anexo N°4 Estudio de Especialidad de la DIA*” (énfasis añadidos).

26. A su vez, respecto de los pronunciamientos de los últimos Servicios observantes a la Adenda Complementaria (SEREMI MOP y Vialidad), en el ICE se establece lo siguiente (p. 128):

“a) En el numeral B.8.3 de la DIA y el Estudio de Movilidad del Anexo N°4 de la DIA, se presentan los análisis asociados al descarte de impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento en la movilidad de los grupos humanos del área de influencia. Para tales efectos, no se contemplan las medidas viales del EISTU, toda vez que dicho instrumento sectorial debe encontrarse aprobado para que sus medidas sean consideradas en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto.”

En este caso, el Titular logró realizar el descarte de lo establecido en el literal b) del Artículo 7 del RSEIA, sin contemplar las medidas viales del EISTU como partes y obras del Proyecto.

b) En la respuesta 4.2 del Adenda, el titular aclara las consideraciones de las variables metodológicas, insumos base y escenarios de modelación, con lo cual se justificó que el análisis de tiempos de desplazamiento se desarrolló bajo el peor escenario e incluyendo la operación de ciertos recintos de servicios y educacionales, respondiendo a lo solicitado.

c) El titular deberá tramitar sectorialmente el instrumento vial aplicable, en el cual las medidas viales propuestas y resultantes serán definidas por los organismos competentes que participan en el proceso de evaluación sectorial, siendo este no vinculante a la evaluación ambiental del Proyecto” (énfasis añadidos).

VIII. ESTUDIO DE MOVILIDAD ACOMPAÑADO EN LA DIA

27. En el Anexo N°4 de la DIA, se acompañó el “Estudio de Movilidad DIA Proyecto Talca – San Miguel” (50 páginas), de fecha octubre de 2021 y elaborado por las consultoras ITambiental e Itransportes, el cual además estaba integrado por el “Anexo N°1. Excel Análisis Peatonal”.

28. El objetivo principal del estudio consistía en identificar, predecir y evaluar los efectos en la movilidad, como la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamientos, producto de la ejecución del Proyecto “Talca - San Miguel” pueda ocasionar a los Grupos Humanos que habitan en su Área de Influencia.

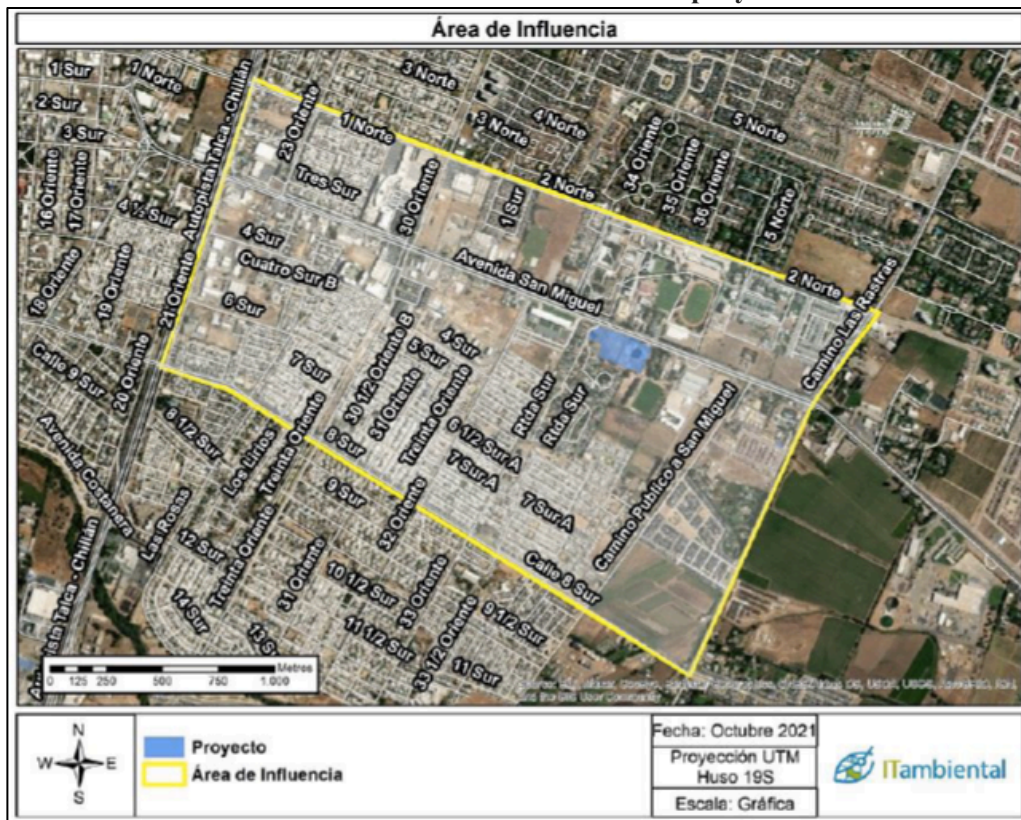
29. Por su parte, sus objetivos específicos consistían en:

- Estimar el flujo peatonal proyectado y relacionarlo con la densidad del flujo peatonal en las veredas más cercanas al Proyecto determinando la variación de los tiempos de desplazamientos peatonal entre la Situación Sin Proyecto y Con Proyecto.
- Estimar la capacidad vial del flujo vehicular proyectado en las rutas vehiculares de entrada y salida del Proyecto y determinar la variación de los tiempos de desplazamientos vehicular entre la Situación Sin Proyecto y Con Proyecto.
- Justificar la inexistencia de alteración significativa según lo establecido en el literal b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA.

30. La metodología de trabajo implementada por el equipo de especialistas, se basó en los siguientes pilares:

- Fuentes de información secundaria de carácter cuantitativa que fue complementada con información de mediciones de flujos e información recopilada en terreno. Esta metodología centra su enfoque en la comprensión del contexto movilidad tal como es experimentada por los grupos humanos del Área de Influencia. Lo anterior incluyó la revisión de diversas fuentes como estudios, censos y registros administrativos. Los datos recogidos fueron sistematizados y analizados de acuerdo con los objetivos específicos del presente estudio. Dentro de las fuentes secundarias revisadas, se encuentran: el Censo 2017, el Instituto Nacional de Estadísticas, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el Manual de Vialidad Urbana – MINVU y el Plan Regulador Comunal de Talca.
 - Respecto a la información primaria, se realizan mediciones peatonales y vehiculares, con el fin caracterizar el contexto de movilidad del sector.
 - Junto a la información primaria y secundaria obtenida, se complementa el estudio con información proveniente de la observación de campo, acompañada de la caracterización del sector a partir de campañas de terreno donde se verificaron el estado de veredas, calles, y mobiliario de transporte público que utilizarán los residentes del Proyecto.
 - En definitiva, la información secundaria, primaria y el trabajo de campo permitieron realizar los análisis técnicos peatonales y vehiculares, los cuales cuentan con pasos metodológicos propios y que se detallan en profundidad en cada uno de los análisis realizados.
- 31.** Luego de entender las rutas de desplazamiento, incorporando tanto las rutas de transporte público, peatonal y vehicular, hitos representativos, junto con los elementos antes considerados, el área de influencia de movilidad del proyecto quedó delimitada de la siguiente forma:

Área de influencia de movilidad del proyecto



Fuente: Estudio de Medio Humano del Anexo N°4 “Estudios de Especialidad de la DIA”

32. Una vez caracterizados y analizados los desplazamientos peatonales y vehiculares en el entorno del Proyecto en su **fase de construcción**, el Estudio arrojó los siguientes **resultados** (énfasis añadidos):

- a) Tiempos de desplazamientos peatonales: “(...) considerando que el análisis de capacidad de veredas (...), el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de construcción del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la construcción del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de construcción del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”.

Tiempo de desplazamiento desde el Proyecto a los lugares de interés Fase de Construcción

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad DIA y Anexo N°1. Excel Análisis Peatonal del presente estudio.

- b) Análisis de flujos de camiones: “(...) las rutas de los camiones dentro del Área de Influencia se realizarán principalmente por AV. San Miguel, 2 Norte, Calle 30 Oriente, Calle 23 Oriente, Ruta 5 Autopista Talca-Chillán, y Calle 18 Oriente. Se debe precisar, que las vías estipuladas en estas rutas cuentan con la capacidad para el tránsito de camiones, cumpliendo la normativa vigente. (...) En cuanto a los viajes de ida y regresos realizados por los camiones, se observa que para el primer año de la fase construcción se realizan más viajes, lo cual se puede apreciar en la siguiente tabla. (...) En la tabla anterior, se observa que para el primer año de la fase de construcción del Proyecto se produce la mayor cantidad de viajes de camiones por año, presentando un promedio de 997 (camiones/mes), 50 (camiones/día) y, por tanto, 6 (camiones/hora). Por otra parte, se presenta el plano de instalación de faenas, con el fin descartar que los vehículos en su fase construcción obstruyan las calles aledañas al Proyecto. (...) De la figura anterior, se desprende que los vehículos del Proyecto en su fase de construcción cuentan con estacionamientos de vehículos al interior del Proyecto en cada una de las fases constructivas, por tanto, no utilizarán las calles aledañas como estacionamientos. De igual modo, el Proyecto en su fase de construcción cuentan con una zona de carga y descarga de camiones, por lo cual se asegura que el movimiento de los camiones y maquinarias será al interior del predio del Proyecto. Para mayor abundamiento, para la fase de construcción del Proyecto considera una serie de medidas de control (...). Finalmente, a partir de las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la Instalación de Faenas, se logra justificar que el Proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa. Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos del Área de Influencia”.

c) Tabla resumen tiempos de desplazamiento (fase de construcción):

Modos	Tiempos de desplazamientos			
	Punta Mañana		Punta Tarde	
	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto
Peatón	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)
Parada 1	2,6	2,6	2,6	2,6
Parada 2	2,6	2,6	2,6	2,6
Supermercado Líder express	12,4	12,4	12,4	12,4
Mall Plaza Maule	12,3	12,3	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad (p. 39).

33. Una vez caracterizados y analizados los desplazamientos peatonales y vehiculares (incluyendo modelación) en el entorno del Proyecto en su **fase de operación**, el Estudio arrojó los siguientes **resultados** (énfasis añadidos):

- a) Tiempos de desplazamientos peatonales: “(...) considerando que el análisis de capacidad de veredas entregado en el punto 6.2.1.1 del presente análisis, el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de operación del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la operación del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de operación del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”.
- b) Tiempos de desplazamientos vehiculares: “(...) al comparar las situaciones sin Proyecto y con Proyecto para la fase de operación, los consumos de tiempos de desplazamiento promedio de los vehículos en general disminuyen en la situación con Proyecto. Para el año 2023, sin considerar medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular, aun así, disminuyen en 30,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos aumentan en 342,0 segundos. Ya para el año 2025, si no se consideran las medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 102,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 12,0 segundos. Por último, para el año 2029, sin considerar las medidas viales del proyecto, para el periodo de punta mañana disminuyen en 102,0 segundos, mientras que para el periodo punta tarde, se reduce en 114,0 segundos. Por tanto, los resultados del análisis presentado demuestran que no existe un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos vehiculares con la operación del Proyecto, así es demostrado al comparar dichos tiempos entre la situación sin Proyecto y con Proyecto,

dado que el aumento máximo no superará los 342 segundos. Por tanto, bajo estos resultados es que para el modo vehículo, no existirá un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos según el literal b del Artículo 7 del RSEIA”.

d) Tabla resumen tiempos de desplazamiento (fase de operación):

Modos	Tiempos de desplazamientos			
	Punta Mañana		Punta Tarde	
	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto
Peatón	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)
Parada 1	2,6	2,6	2,6	2,6
Parada 2	2,6	2,6	2,6	2,6
Supermercado Líder express	12,4	12,4	12,4	12,4
Mall Plaza Maule	12,3	12,3	12,3	12,3
Vehicular	13,6-21,2 (min)	13,7-19,5 (min)	59,9-133,1 (min)	65,6-131,2 (min)
Rutas Vehiculares (2023)	14,2	13,7	59,9	65,6
Rutas Vehiculares (2025)	13,6	15,3	92,1	92,3
Rutas Vehiculares (2029)	21,2	19,5	133,1	131,2

Fuente: Estudio de Movilidad (p. 47).

34. En virtud de los antecedentes, análisis y resultados anteriores, el **Estudio de Movilidad del Proyecto arribó a las siguientes conclusiones** (p. 48) (énfasis añadidos):

- a) **Análisis peatonal (fases de construcción y operación):** *“Se demostró que todas las densidades peatonales en los periodos evaluados de acuerdo con la proyección peatonal realizada de las diferentes veredas analizadas sean de Tránsito Libre, lo cual implica que los peatones podrán transitar por las veredas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentra en su nivel más bajo en relación con su capacidad total en los periodos punta mañana y punta tarde. En consecuencia, las personas no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal hacia el transporte público en fase de construcción y la fase de operación del Proyecto”.*
- b) **Tránsito de camiones (fase de construcción):** *“Las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la Instalación de Faenas, se logra justificar que el Proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos. Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del Proyecto”.*

- c) **Análisis vehicular (fase de operación):** *“Se realizó una **modelación vehicular mediante el programa SATURN**, donde se demostró que los consumos de tiempos disminuyen marginalmente con la operación del Proyecto, debido a las medidas vehiculares que este incorpora. Por lo cual, no se alterarán significativamente los tiempos de desplazamiento vehicular entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto para la fase de operación”.*
- d) **Art. 7 literal b) RSEIA:** *“En consideración a los resultados de los análisis presentados para la fase de construcción y para la fase de operación del Proyecto, se puede concluir que éste no obstruirá la libre circulación de los grupos humanos del área de influencia, es decir, no aumentarán los tiempos de desplazamiento en ninguno de los componentes abordados. De esta manera, se descarta una alteración significativa producto de la incorporación del Proyecto según lo establecido en el literal b del artículo 7 del Reglamento del SEIA”.*

IX. TRAMITACIÓN SECTORIAL DEL EISTU DEL PROYECTO ANTE SEREMITT DEL MAULE

35. Finalmente, corresponde informar a la Dirección Ejecutiva del SEA que, con fecha 14 de octubre de 2021, el proponente ingresó a tramitación su respectivo Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) del proyecto ante la SEREMITT de la Región del Maule, la cual lo admitió a tramitación.
36. Luego, mediante Res. Ex. N° 838 de fecha 30 de diciembre de 2021, la SEREMITT rechazó el EISTU, por el siguiente motivo de carácter formal: no se habría dado cumplimiento al numeral primero del artículo transitorio del D.S. N° 47/1992 del MINVU, el cual dispone que, a partir de la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impacto de Movilidad (SEIM), sólo podrán continuar tramitándose los EISTU que previamente hubieren sido presentados como antecedente para solicitar un permiso ante la DOM respectiva, lo que debía acreditarse mediante presentación ante la SEREMITT de copia de la solicitud de permiso ingresada a la DOM en que constara que se acompañó el certificado de admisibilidad a trámite del EISTU, dentro del plazo de 10 días hábiles desde la entrada en vigencia del SEIM.
37. Respecto de aquella resolución, se interpuso un recurso de reposición con jerárquico en subsidio, aduciendo que sí se había dado cumplimiento al numeral primero del artículo transitorio del D.S. N° 47/1992 del MINVU.
38. A través de la Res. Ex. N° 78 de fecha 9 de febrero de 2022, la SEREMITT rechazó el recurso de reposición, ya que, a su juicio, del examen de documentos presentados no aparece ninguna suscripción, firma y/o timbre de funcionario de la DOM de la I. Municipalidad de Talca, y las referencias al Certificado de Admisibilidad fueron agregadas por un manuscrito que no cuenta con certificación (rúbrica o timbre) de que esa modificación y alteración del contenido sea aceptada por la señalada DOM.

39. Elevado el caso a la Subsecretaría de Transportes producto del recurso jerárquico interpuesto, mediante Res. Ex. N° de fecha 28 de febrero de 2022, ésta también rechazó la solicitud, compatizando el criterio de la SEREMITT del Maule.
40. No obstante, y amparados en el derecho de petición, los representantes legales de las empresas solicitantes, a través de un “téngase presente” de fecha 01 de marzo de 2022, hicieron ver a la Subsecretaría de Transportes que el documento objetado, era el mismo que figuraba en el expediente ante la DOM de la I. Municipalidad de Talca, por lo que la agregación manuscrita sería anterior y, por lo tanto, correspondería a una documentación íntegra, lo cual incluso fue así ratificado por la DOM mediante Oficio de N° 261 de fecha 23 de febrero de 2022.
41. De esta forma, con fecha 25 de abril de 2022 el responsable del proyecto interpuso un recurso extraordinario de revisión ante la Subsecretaría de Transportes, en razón de que ésta, al momento de resolver el recurso jerárquico, no tuvo a la vista los nuevos antecedentes planteados en el escrito de “téngase presente”.
42. En virtud de lo anterior, la **Subsecretaría de Transportes, mediante Res. Ex. N° 3181 de fecha 25 de julio de 2022, acogió el recurso extraordinario de revisión, sobre la base del contenido del Oficio de N° 261 de fecha 23 de febrero de 2022 dictado por la DOM de la I. Municipalidad de Talca, dejando sin efecto la Res. Ex. N° 1067/2022, y disponiendo que se debía continuar con la tramitación del EISTU del Proyecto por parte de la SEREMITT del Maule.**
43. Por lo tanto, la situación actual del EISTU del proyecto “Talca – San Miguel” es que se encuentra en tramitación ante la SEREMITT de la Región del Maule.

**B. ANTECEDENTES DE DERECHO Y OTRAS CONSIDERACIONES
JURÍDICAS PARA ACOGER EL PRESENTE RECURSO DE
RECLAMACIÓN**

**X. PRIMER MOTIVO DE RECHAZO: ANTECEDENTES PRESENTADOS
SERÍAN INSUFICIENTES PARA EVALUAR EL IMPACTO PREVISTO EN
EL LITERAL B) DEL ARTÍCULO 7 DEL REGLAMENTO DEL SEIA**

44. Según ha quedado a la vista a lo largo de esta presentación, resulta a todas luces inobjetable la existencia de antecedentes técnicos suficientes e idóneos para evaluar el impacto previsto en el literal b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA. En efecto, y en concordancia con el artículo 19 literal b) del Reglamento del SEIA, ya en la DIA del proyecto se acompañaba un completo Estudio de Movilidad (y Anexo respectivo), a efectos de evaluar los tiempos de desplazamientos con ocasión de la ejecución del proyecto.
45. Tal Estudio de Movilidad, además de no recibir observación alguna por parte del principal organismo competente (SEREMITT), tampoco fue un contenido respecto del cual se planteara la necesidad de poner término anticipado a la evaluación ambiental por carecer la DIA de información relevante o esencial, en los términos previstos en los artículos 47 y 48 del Reglamento del SEIA. Es decir, si la información aportada por la DIA a este respecto era insuficiente o inexistente, correspondía que los OAECA solicitaran formalmente al SEA el término anticipado de la evaluación ambiental del proyecto, lo cual no ocurrió. Incluso más, la SEREMITT ni siquiera se pronunció respecto de la DIA que le fuera derivada, de la Adenda y de la Adenda Complementaria, lo que da cuenta de que no tenía observaciones que formular al proyecto.
46. En virtud de lo señalado, corresponde desestimar de plano este argumento de rehazo de la DIA del proyecto “Talca – San Miguel”, contenido en los Considerados 5 y 12 de la RCA.

**XI. SEGUNDO MOTIVO DE RECHAZO: SIN UN EISTU EN TRÁMITE O
APROBADO SECTORIALMENTE NO PUEDE PROSPERAR LA
EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO**

47. En primer término, la presentación, tramitación y aprobación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial, por lo que no tiene sustento jurídico ni lógico rechazar un proyecto en el marco del SEIA por no haber previamente concluido y/o iniciado sectorialmente aquel trámite.
48. En efecto, desde una perspectiva jurídica ni la Ley N°19.300 ni el Reglamento del SEIA, confieren a dicho contenido sectorial la connotación para regirse por el principio de ventanilla única, característico del SEIA. Prueba irrefutable de ello es que ni el EISTU ni ningún otro procedimiento sectorial similar en materia vial,

corresponde a alguno de los PAS respecto del cuales deban los OAECA pronunciarse en el marco del SEIA, en virtud de lo dispuesto en los artículos 107 a 161 del Reglamento del SEIA.

49. Tampoco resulta lógico traer esa discusión técnica al SEIA, cuando uno de los mandatos del SEIA es evaluar los impactos de los proyectos bajo el escenario más desfavorable (art. 19 del Reglamento del SEIA), lo cual necesariamente significa evaluar los impactos del proyecto sin ningún tipo de medidas mitigatorias, tal como ha ocurrido en el presente caso, y así todo fue posible descartar la generación de efectos del literal b) del artículo 7 del Reglamento del SEIA.
50. Por lo demás, la misma RCA que rechazó el proyecto reconoce expresamente la sectorialidad de los temas viales (dentro de los cuales está el EISTU), al señalar lo siguiente en su Considerando 5 (p. 31): “7. Sin perjuicio de que los temas viales son resueltos a través de procedimientos sectoriales (...)”.
51. Como dice el aforismo jurídico, “A confesión de parte, relevo de pruebas”.
52. A su vez, existen **dos Guías Técnicas del SEA** que ratifican expresamente que la tramitación de un EISTU corresponde a un trámite estrictamente sectorial.
53. La primera es la “Guía para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA” (2017), la cual establece lo siguiente: “(...) **en la DIA o EIA no corresponde presentar el EISTU**”². La segunda es la “Guía para la Descripción de Proyectos Inmobiliarios en el SEIA” (2019), la cual faculta –no obliga– a los proponentes a presentar EISTU aprobados en el marco de la tramitación ambiental de sus proyectos, en los siguientes términos: “(...) **en caso de acompañar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), Estudio de Impacto Urbano (EIU) u otro tipo de instrumento, aprobados para las etapas posteriores, su descripción de proyecto por etapas debe ser concordante con dichos permisos y estudios**”³
54. A su vez, corresponde indicar que tanto la **jurisprudencia ambiental judicial como la administrativa**, ratifican el criterio expuesto, según el cual no es necesario acompañar un EISTU en trámite y/o aprobado sectorialmente para calificar favorablemente un proyecto en el SEIA.
55. En efecto, mediante fallo del presente año en **causa Rol R-18-2021**, pronunciado por el **Tercer Tribunal Ambiental**, se estableció, en lo que interesa, lo siguiente: “**Cuadragésimo Segundo: Sobre lo anterior, en primer lugar, debe dejarse establecido que el EISTU es un instrumento sectorial que se tramita fuera de**

² “Guía para la Descripción de la Acción del Transporte Terrestre en el SEIA”, p. 20, disponible en: https://sea.gob.cl/sites/default/files/imce/archivos/2017/11/24/guia_transpport_171122_web.pdf

³ “Guía para la Descripción de Proyectos Inmobiliarios en el SEIA”, p. 21, disponible en: https://sea.gob.cl/sites/default/files/imce/archivos/2019/07/15/190710_dp_inmobiliarios_web.pdf

la evaluación ambiental, y que su aprobación no es exigible en el contexto de dicho procedimiento” (énfasis añadidos).

56. Por su parte, la **Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana** se ha pronunciado específicamente al respecto al resolver una solicitud de invalidación de la RCA N° 127/2020 del proyecto “Cerrillos Data Center”. Así, mediante Res. Ex. N° 524 de fecha 28 de octubre de 2020, la referida Comisión sostuvo lo siguiente: **“Respecto del EISTU y su relación con la evaluación ambiental, a los Titulares de proyectos que presentan DIA o EIA no les es obligatorio presentar el EISTU a dicha evaluación, puesto que se trata de un estudio sectorial analizado por un organismo distinto al SEA con competencias específicas sobre dicha materia como es la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones”**⁴ (énfasis añadidos).

57. Por último, existen **abundantes precedentes en el SEIA** que confirman que carece de todo sustento jurídico y lógico –por lo motivos ya explicitados previamente– exigir a los proyectos EISTU en tramitación y/o aprobados sectorialmente para que puedan ser calificados favorablemente en sede ambiental.

58. En la siguiente tabla se presentan las **DIA ingresadas al SEIA por aplicación del literal h.1) del artículo 3 de su Reglamento en la Región del Maule durante el período de 2019 y 2022**, dejando en evidencia que ninguno de ellos fue rechazado por no contar con su EISTU:

DIA ingresadas al SEIA por aplicación del literal h.1) del artículo 3 del RSEIA en la Región del Maule durante el periodo de 2019-2022

Año	Proyecto	Presenta EISTU	ICE	RCA
2019	Hacienda El Bordo	No	Favorable	Favorable
2019	Bicentenario Nororiente	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2019	Vertientes de Rauco	No	Favorable	Favorable
2019	LOTEO VALLES DE MAULE IV, COMUNA DE MAULE, REGIÓN DEL MAULE	No	Favorable	Favorable
2019	Valles de Don Emiliano	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2019	Proyecto Inmobiliario Doña Antonia V	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2020	Condominio Alto Neyén	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2020	Condominio Praderas de Talca	No	Favorable	Favorable
2020	Hacienda El Radal	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2020	Parque Residencial El Avellano II, III y IV	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2020	Proyecto Inmobiliario Doña Josefa III	No	Favorable	Favorable
2020	Valles de Santa María	No	Favorable	Favorable

⁴ Res. Ex. disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2021/01/13/5bd_RE_524-2020.pdf

2021	Proyecto Inmobiliario Acacias del Boldo	No	Favorable	Favorable
2021	Loteo y Urbanización Las Rastras	No	Favorable	Favorable
2021	Valles de San Miguel	No	Favorable	Favorable
2021	SAN PEDRO V	No	Desfavorable (por motivos ajenos a temas viales)	Pendiente

Fuente: Elaboración propia a partir de datos disponibles en el SEIA

59. A nivel nacional para DIA ingresadas al SEIA por el mismo literal h.1) durante el período 2021-2022, se observa la misma tendencia y resultados: no hay proyectos rechazados por no contar con su EISTU.

DIA ingresadas al SEIA por aplicación del literal h.1) del artículo 3 del RSEIA nivel nacional durante el período de 2021-2022

Año	Proyecto	Región	Presenta EISTU	ICE	RCA
2021	Edificio Chimbote	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Condominio Briones Luco	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Modificación Condominio Alto Mirador	Biobío	No	Desfavorable (por motivos ajenos a temas viales)	Desfavorable (por motivos ajenos a temas viales)
2021	PRADOS DE SANTA CLARA	O'Higgins	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Edificio Américo Vespucio	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Rotonda Villarica	Araucanía	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Altos del Solar	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Proyecto Inmobiliario Praderas de Kennedy	O'Higgins	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Edificio Pajaritos	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Tarapacá 851	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Monjitas 690	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Portal Lo Campino	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Proyecto Inmobiliario Lotes B y C	Antofagasta	No	Favorable	Favorable
2021	Irrarázaval 5497	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Condominio Rahue	Los Lagos	No	Desfavorable (por motivos ajenos a temas viales)	Desfavorable (por motivos ajenos a temas viales)
2021	Edificio Merck	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Edificio Celia Solar	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable

2021	Con todos en comunidad I y II	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Conjunto Doctor Yazigi	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Brisas de Labranza IV y V	Araucanía	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Condominio Enrique Tirapegui	Biobío	No	Favorable	Favorable
2021	Edificio Einstein	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Modificación RCA N°127/2018 Lomas de Eyzaguirre	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Edificio Gerónimo de Alderete	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Parque Los Encinos - Viviendas de Integración Social	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Jardines de Avellaneda II	Biobío	No	Favorable	Favorable
2021	Fabriciano	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Proyecto inmobiliario Edificio Conde del Maule 4425	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Proyecto inmobiliario Loteo Hijuela 4, Fundo El Peral	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Instalaciones Complementarias Instituto Gurdjieff	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Loteo El Guanaco	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	El Olivo	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Edificio Vicente Valdés 86	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Departamental - Froilán Roa	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Loteo Compositor Vicente Bianchi Alarcón y Loteo Pintor Alfredo Helsby.	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	MC Chicureo	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Braulio Arenas	Araucanía	No	Favorable	Favorable
2021	Proyecto Inmobiliario El Ulmo	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Modificación Condominio Alto Mirador	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Edificio Toro Mazotte	RM	No	Favorable	Favorable
2021	La Platina	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Ampliación Parque Cordillera	Ñuble	No	Favorable	Favorable
2021	Arboleda de Chena	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Centro de Eventos y Cultura Zandia	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Jardines de San Carlos	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Santa Marta	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Portal del Sur VI	Los Lagos	No	Favorable	Favorable

2021	Edificio Metropolitano	Los Lagos	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Ecuador Zelada	RM	No	Favorable	Favorable
2021	Vicente Valdés I y II	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2021	Las Industrias	RM	Sí (en trámite)	Favorable	Favorable
2021	Modificación Ampliación Mall Plaza Vespucio	RM	Sí (aprobado)	Favorable	Favorable
2022	Portal Mirador de Tenglo	Los Lagos	No	Favorable	Favorable

Fuente: Elaboración propia a partir de datos dispnibles en el SEIA

60. En virtud de lo señalado, corresponde desestimar de plano este argumento de rechazo de la DIA del proyecto “Talca – San Miguel”, contenido en los Considerados 5 y 12 de la RCA.

XII. TERCER MOTIVO DE RECHAZO: EISTU DEL PROYECTO HABRÍA SIDO RECHAZADO POR LA SEREMITT DEL MAULE

61. Según ya ha quedado en evidencia en la primera parte de este recurso, lo anterior no es efectivo, toda vez que el EISTU del proyecto “Talca – San Miguel” nunca estuvo bajo una condición de rechazo consolidada desde una perspectiva jurídica.
62. En efecto, luego de pronunciamiento desfavorable de la SEREMITT y de la Subsecretaría, el 25 de abril de 2022 el responsable del proyecto interpuso un recurso extraordinario de revisión ante la Subsecretaría de Transportes, en razón de que ésta, al momento de resolver el recurso jerárquico, no tuvo a la vista los nuevos antecedentes planteados en el escrito de “tégase presente”.
63. En virtud de lo anterior, la **Subsecretaría de Transportes, mediante Res. Ex. N° 3181 de fecha 25 de julio de 2022, acogió el recurso extraordinario de revisión, sobre la base del contenido del Oficio de N° 261 de fecha 23 de febrero de 2022 dictado por la DOM de la I. Municipalidad de Talca, dejando sin efecto la Res. Ex. N° 1067/2022, y disponiendo que se debía continuar con la tramitación del EISTU del Proyecto por parte de la SEREMITT del Maule.**
64. Por lo tanto, la situación actual del EISTU del proyecto “Talca – San Miguel” es que se encuentra en tramitación ante la SEREMITT de la Región del Maule.
65. En virtud de lo señalado, corresponde desestimar de plano este argumento de rechazo de la DIA del proyecto “Talca – San Miguel”, contenido en los Considerados 5 y 12 de la RCA.

XIII. CUARTO MOTIVO DE RECHAZO: PROPONENTE NO LOGRA DESCARTAR LA GENERACIÓN DE LOS EFECTOS PREVISTOS EN EL LITERAL B) DEL ARTÍCULO 7 DEL REGLAMENTO DEL SEIA

66. Como ha quedado en total evidencia en la primera parte de este recurso, desde la misma presentación de la DIA se acompañaron antecedentes técnicos idóneos y suficientes (Estudio de Movilidad y Anexo respectivo) que, a partir de caracterizaciones y análisis de desplazamientos peatonales y vehiculares (incluyendo modelación) realizados en el entorno del Proyecto para sus fases de construcción y operación, fue posible concluir lo siguiente:

- a) **Análisis peatonal (fases de construcción y operación):** *“Se demostró que todas las densidades peatonales en los periodos evaluados de acuerdo con la proyección peatonal realizada de las diferentes veredas analizadas sean de Tránsito Libre, lo cual implica que los peatones podrán transitar por las veredas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentra en su nivel más bajo en relación con su capacidad total en los periodos punta mañana y punta tarde. En consecuencia, las personas no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal hacia el transporte público en fase de construcción y la fase de operación del Proyecto”.*
- b) **Tránsito de camiones (fase de construcción):** *“Las rutas definidas de camiones, los espacios destinados para tránsito de camiones en la Instalación de Faenas, se logra justificar que el Proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa sobre los tiempos de desplazamientos. Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del Proyecto”.*
- c) **Análisis vehicular (fase de operación):** *“Se realizó una **modelación vehicular mediante el programa SATURN**, donde se demostró que los consumos de tiempos disminuyen marginalmente con la operación del Proyecto, debido a las medidas vehiculares que este incorpora. Por lo cual, no se alterarán significativamente los tiempos de desplazamiento vehicular entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto para la fase de operación”.*
- d) **Art. 7 literal b) RSEIA:** *“En consideración a los resultados de los análisis presentados para la fase de construcción y para la fase de operación del Proyecto, se puede concluir que éste no obstruirá la libre circulación de los grupos humanos del área de influencia, es decir, no aumentarán los tiempos de desplazamiento en ninguno de los componentes abordados. De esta manera, se descarta una alteración significativa producto de la incorporación del Proyecto según lo establecido en el literal b del artículo 7 del Reglamento del SEIA”.*

67. Tan sólidos eran aquellos antecedentes que el principal organismo sectorial llamado por el SEA a pronunciarse al respecto –SEREMITT, antes que la SEREMI MOP y la Dirección Regional de Vialidad que carecen de competencias en la materia– no lo hace, lo que da cuenta de que no tenía observación alguna que formular al proyecto.
68. A su vez, la misma solidez técnica se vió reflejada en la siguiente circunstancia: el segundo ICSARA ya no contenía ninguna observación referida a la necesidad de justificar la inexistencia de aquellos efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300.
69. Ahora bien, lo verdaderamente relevante es que le corresponde de forma exclusiva y excluyente al SEA emitir un juicio técnico respecto de si en la especie, y en base a los antecedentes y pronunciamientos disponibles, el proyecto generaría o no una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. Pues bien, **eso fue lo que precisamente hizo el SEA del Maule al recomendar en su ICE la aprobación del proyecto**.
70. En lo que específicamente respecta al literal b) del artículo 7 del RSEIA, el ICE concluyó lo siguiente para la **fase de construcción** (pp. 59-62):
- a) **Tiempos de desplazamientos peatonales:** *“(…) considerando que el análisis de capacidad de veredas presentado, el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de construcción del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la construcción del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de construcción del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”* (énfasis añadido).

**Tiempos de desplazamiento peatonal desde el Proyecto a los lugares de interés
(Fase de Construcción)**

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 61.

b) Flujos de camiones asociados al proyecto y tiempos de desplazamientos vehiculares: *“El Proyecto dentro de sus características y gestiones en la fase de construcción, considera una serie de aspectos que permiten descartar que su incorporación generará una alteración significativa. Para lo cual, se detallarán las rutas de los camiones, junto con el plano de instalación de faenas del Proyecto. En base a la cartografía de rutas, se evidencia que las rutas de los camiones dentro del Área de Influencia se realizarán principalmente por AV. San Miguel, 2 Norte, Calle 30 Oriente, Calle 23 Oriente, Ruta 5 Autopista Talca-Chillán, y Calle 18 Oriente. Se debe precisar, que las vías estipuladas en estas rutas cuentan con la capacidad para el tránsito de camiones, cumpliendo la normativa vigente. (...) De igual modo, el Proyecto en su fase de construcción cuenta con una zona de carga y descarga de camiones, por lo cual se asegura que el movimiento de los camiones y maquinarias será al interior del predio del Proyecto. Para mayor abundamiento, para la fase de construcción del Proyecto considera una serie de medidas de control (...)”* (énfasis añadidos).

c) Conclusión ICE (fase de construcción): *“(...) a partir de los estudios realizados, las rutas definidas, los espacios destinados para estacionamientos y zonas de carga y descarga en la Instalación de Faenas, se logra justificar que el Proyecto en su fase de construcción no generará una alteración significativa. Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de los grupos humanos del Área de Influencia”* (énfasis añadidos).

71. Por su parte, en lo que específicamente respecta al literal b) del artículo 7 del RSEIA, el ICE concluyó lo siguiente para la **fase de operación** (pp. 62-67):

d) Tiempos de desplazamientos peatonales: *“(...) considerando que el análisis de capacidad de veredas presentado, el cual tiene como resultado que los peatones tendrán un tránsito libre en la fase de operación del Proyecto, los tiempos de desplazamientos peatonales de las rutas evaluadas no serán alterados con el aporte de peatones con la operación del Proyecto, es decir, los tiempos no tendrán variación entre la Situación Sin Proyecto y Situación Con Proyecto, debido a que las veredas cuentan con capacidad suficiente para absorber el flujo de peatones proyectados a la fecha de operación del Proyecto, permitiendo al peatón transitar por las veredas analizadas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentran en su nivel más bajo en relación a su capacidad total y, por tanto, no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal”.*

**Tiempos de desplazamiento peatonal desde el Proyecto a los lugares de interés
(Fase de Operación)**

N°	Lugares Frecuentados	Distancia (m)	Situación Sin Proyecto (Minutos)	Situación Con Proyecto (Minutos)
1	Parada 1	223	2,6	2,6
2	Parada 2	226	2,6	2,6
3	Supermercado Líder express	1.061	12,4	12,4
4	Plaza Maule	1.055	12,3	12,3

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 65.

- e) **Tiempos de desplazamientos vehiculares:** *“Para desarrollar el presente análisis, se realizó una modelación vehicular para la fase de operación del Proyecto. En específico, la metodología empleada indica que para la modelación vial se debe utilizar el Software SATURN (Simulation and Assignment of Traffic to Urban Road Networks), dado que el Proyecto cuenta con una cantidad superior a 600 estacionamientos y, por lo tanto, provocará reasignaciones en los usuarios, las cuales se pueden determinar utilizando este software. La elaboración de los cálculos y proyecciones se basan en la guía sobre “Metodología para elaborar y evaluar Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano” de julio de 2003 y actualizada vía resolución exenta en julio de 2004. Dado, que utilizando dicha metodología es posible detectar posibles afectaciones en los tiempos de desplazamientos vehiculares de los residentes del Área de Influencia debido a la operación del Proyecto. (...) Para el año 2023, sin considerar medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular, aun así, disminuyen en 30,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos. Aumentan en 342,0 segundos. Ya para el año 2025, si no se consideran las medidas viales del Proyecto, los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 102,0 segundos en punta mañana, ya para punta tarde los tiempos de desplazamiento vehicular aumentan en 12,0 segundos. Por último, para el año 2029, sin considerar las medidas viales del proyecto, para el periodo de punta mañana disminuyen en 102,0 segundos, mientras que para el periodo punta tarde, se reduce en 114,0 segundos. Por tanto, los resultados del análisis presentado demuestran que no existe un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos vehiculares con la operación del Proyecto, así es demostrado al comparar dichos tiempos entre la situación sin Proyecto y con Proyecto, dado que el **aumento máximo no superará los 72 segundos**. Por tanto, bajo estos resultados es que para el modo vehículo, no existirá un aumento significativo de los tiempos de desplazamientos según el literal b del Artículo 7 del RSEIA. Para mayor detalle revisar Estudio de Movilidad del Anexo N°4 Estudio de Especialidad de la DIA” (énfasis añadidos).*

f) **Tabla resumen de los tiempos de desplazamientos peatonales y vehiculares en minutos (Fase de Operación):**

Modos	Tiempos de desplazamientos (Minutos)			
	Punta Mañana		Punta Tarde	
	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto	Situación Sin Proyecto	Situación Con Proyecto
Peatón	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)	2,6 – 12,4 (min)
Parada 1	2,6	2,6	2,6	2,6
Parada 2	2,6	2,6	2,6	2,6
Supermercado Líder express	12,4	12,4	12,4	12,4
Mall Plaza Maule	12,3	12,3	12,3	12,3
Vehículos (Rutas de Entrada)	13,6-21,2 (min)	13,7-19,5 (min)	59,9-133,1 (min)	65,6-131,2 (min)
Rutas Vehiculares (2023)	14,2	13,7	59,9	65,6
Rutas Vehiculares (2025)	13,6	15,3	92,1	92,3
Rutas Vehiculares (2029)	21,2	19,5	133,1	131,2

Fuente: Estudio de Movilidad del Anexo N°4. Estudio de Especialidad de la DIA.

Fuente: ICE p. 67.

- g) **Conclusión final ICE:** “(...) *en consideración de los análisis presentados, respecto al tránsito de los peatones por las veredas aledañas al Proyecto y sus tiempos de desplazamiento, el análisis de capacidad de vías y los tiempos de desplazamiento vehicular se puede concluir que el Proyecto no obstruirá la libre circulación de los grupos humanos del Área de Influencia, es decir, **no aumentarán los tiempos de desplazamiento en ninguno de los componentes abordados tanto en su Fase de Construcción y Fase de Operación.** De esta manera, se descarta una alteración significativa producto de la incorporación del Proyecto según lo establecido en el literal b del Artículo 7 del RSEIA. Para un mayor detalle revisar Estudio de Movilidad del Anexo N°4 Estudio de Especialidad de la DIA*” (énfasis añadidos).

72. A su vez, respecto de los pronunciamientos de los últimos Servicios observantes a la Adenda Complementaria (SEREMI MOP y Vialidad), en el ICE se establece lo siguiente (p. 128):

“a) En el numeral B.8.3 de la DIA y el Estudio de Movilidad del Anexo N°4 de la DIA, se presentan los análisis asociados al descarte de impactos significativos sobre los tiempos de desplazamiento en la movilidad de los grupos humanos del área de influencia. Para tales efectos, no se contemplan las medidas viales del EISTU, toda vez que dicho instrumento sectorial debe encontrarse aprobado para que sus medidas sean consideradas en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto.”

En este caso, el Titular logró realizar el descarte de lo establecido en el literal b) del Artículo 7 del RSEIA, sin contemplar las medidas viales del EISTU como partes y obras del Proyecto.

b) En la respuesta 4.2 del Adenda, el titular aclara las consideraciones de las variables metodológicas, insumos base y escenarios de modelación, con lo cual se justificó que el análisis de tiempos de desplazamiento se desarrolló bajo el peor escenario e incluyendo la operación de ciertos recintos de servicios y educacionales, respondiendo a lo solicitado.

c) El titular deberá tramitar sectorialmente el instrumento vial aplicable, en el cual las medidas viales propuestas y resultantes serán definidas por los organismos competentes que participan en el proceso de evaluación sectorial, siendo este no vinculante a la evaluación ambiental del Proyecto” (énfasis añadidos).

73. Finalmente, las argumentaciones de rechazo de la DIA referidas a los principios preventivos y precautorios resultan improcedentes e infundadas, ya que el proyecto “Talca - San Miguel” se ha evaluado ambientalmente en el SEIA de forma previa a su ejecución, y lo ha hecho acompañando oportunamente antecedentes técnicos idóneos y suficientes que permiten concluir –tal como lo ha hecho el SEA del Maule– que no se generarán efectos significativos en ninguna de sus fases en relación a los tiempos de desplazamiento de los habitantes del sector.

74. En virtud de lo señalado, corresponde desestimar de plano este argumento de rechazo de la DIA del proyecto “Talca – San Miguel”, contenido en los Considerados 5 y 12 de la RCA.

POR TANTO, sobre la base del mérito de los argumentos y antecedentes expuestos, y lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, **A LA SEÑORA DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACION AMBIENTAL SOLICITO:**

Tener por interpuesto el recurso de reclamación en contra de la Res. Ex. N° 202207001135 de fecha 19 de julio de 2022 de la Comisión de Evaluación de la Región del Maule, y en definitiva, dejarla sin efecto procediendo a emitir una nueva resolución que califique como ambientalmente favorable la DIA del proyecto “Talca – San Miguel”.

PRIMER OTROSI: ACOMPAÑA DOCUMENTOS. Ruego a usted tener por acompañado el siguiente documento:

- i. Copia de la Res. Ex. N° 3181 de fecha 25 de julio de 2022 de la Subsecretaría de Transportes, por la que se acogió el recurso extraordinario de revisión en el marco de la tramitación del EISTU del proyecto “Talca – San Miguel” ante la SEREMITT de la Región del Maule.

SEGUNDO OTROSÍ: FORMA DE NOTIFICACIÓN. Conforme a lo preceptuado en el artículo 19 de 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, solicito a usted que se me notifiquen todos los futuros actos del presente procedimiento administrativo recursivo a las siguientes direcciones de correo electrónico: srodriguez@ra4.cl; nklein@banmerchant.cl; ccarvallo@banmerchant.cl; rperezlarrain@gmail.com; rperez@smartcompliance.cl