

SOBRE LA RESPUESTA DE INMOBILIARIA LOS MORROS Y LA RELACIÓN ENTRE IMIV Y ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN DIA Y EIA

En mi reclamo ante el SEA y en el documento que ingresé con fecha 3 de junio expliqué que el modelo de tránsito utilizado en el estudio de movilidad del proyecto Edificio Claudio Arrau presenta serias deficiencias técnicas que pueden ser verificadas por los profesionales del SEA si realizan una visita a terreno en los horarios punta de la mañana o la tarde y comparan las colas vehiculares que observen con los resultados del modelo reportados en los anexos del estudio de movilidad de la DIA.

Esas deficiencias tienen su origen en el modelo de tránsito construido para el IMIV del proyecto, al no haberse realizado el proceso de calibración según las indicaciones del MESPIVU que exige el artículo 3.3.5 del Decreto N°30/2017.

Con respecto a lo señalado por la Contraloría en su oficio N° 478403/2024 y que inmobiliaria Los Morros cita en su respuesta al SEA, es necesario mencionar que allí se concluye que el uso de modelos de tránsito complementarios para cuantificar los impactos en la circulación vehicular es una situación eventual y no necesaria.

En mi presentación en la Contraloría había argumentado lo contrario, es decir, que era obligatorio el uso de modelos complementarios antes ciertas condiciones de congestión, y que eso justificaba dar inicio al procedimiento de invalidación de la resolución exenta N° 2.909, de 2023, que aprobó el IMIV del proyecto. En resumen, la Contraloría se refirió a aspectos legales referidos a mi solicitud de invalidación, no validó los análisis técnicos del IMIV pues esa es una competencia de la SEREMITT.

Para reforzar lo anterior, la propia Contraloría en su oficio N° 478403/2024 señala: *“Como cuestión previa, cabe precisar que el presente oficio, en atención a las competencias que tiene esta Entidad de Control, **recaerá exclusivamente en determinar la legalidad de la decisión adoptada por la SEREMITT**, por medio de su oficio N° 3.338, de 2024, de no dar inicio al procedimiento de invalidación de la resolución exenta N° 2.909, de 2023, que aprueba el informe de mitigación de impacto vial del proyecto “Edificio Claudio Arrau”.*

Con respecto a mi planteamiento a la Contraloría sobre el uso de modelos de tránsito construidos para los IMIV, que incumplen el decreto N°30/2017, y que luego son utilizados en los estudios de movilidad para cuantificar el impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento establecidos en la letra b) del artículo 7° del Reglamento del SEIA de los proyectos inmobiliarios, como parte de sus DIA o EIA, la Contraloría tampoco se pronunció por tratarse de una materia que es competencia del SEA.

Sobre ese punto, reitero la importancia que tiene que los modelos de tránsito de los IMIV cumplan estrictamente la metodología contenida en el decreto N°30/2017 puesto que eso

asegura que tienen la capacidad predictiva necesaria para cuantificar con suficiente precisión los impactos establecidos en la letra b) del artículo 7° del Reglamento del SEIA.

Como consecuencia de lo anterior y dado que al revisar los IMIV publicados por el MTT es sencillo verificar la reiterada falta del proceso de calibración de los modelos de tránsito, según las indicaciones del MESPIVU, ingresé una denuncia en el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial (RECIMIV) en contra de algunos consultores que habrían emitido informes en contravención de la normativa reglamentaria o legal que regula los IMIV, incluyendo el caso del “Edificio Claudio Arrau”. En el documento adjunto entrego copia de esa denuncia.

Teniendo en cuenta que el IMIV de un proyecto sometido al SEIA corresponde a un insumo para el análisis del componente SVCGH, según la guía elaborada por el SEA, considero que el SEA debería analizar la denuncia que ingresé al RECIMIV dada la importancia que tiene en áreas urbanas el análisis del impacto sobre la circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento establecidos en la letra b) del artículo 7° del Reglamento del SEIA en el caso de proyectos inmobiliarios. Habitualmente ese análisis se basa en el uso de modelos de tránsito construidos para los IMIV de dichos proyectos y si esos modelos no cumplen la metodología contenida en el decreto N°30/2017, se limita seriamente su capacidad para predecir el comportamiento del sistema de movilidad en la fase de operación de los proyectos, generando incertezas y arbitrariedades que afectan el funcionamiento del SEIA.

Señor
Jorge Daza Lobos
Subsecretario de Transportes
Presente

De acuerdo con lo indicado en el artículo 9° del decreto N°47, de julio de 2021 de la Subsecretaría de Transportes, que reglamenta los requisitos y procedimientos del registro de consultores en informes de mitigación de impacto vial (IMIV), y el artículo 5° de la ley N°18696, denuncio ante Ud. que los consultores que se indican más abajo habrían emitido informes en contravención a las normas reglamentarias y/o legales que regulan los IMIV.

La Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) en su artículo 171 **establece que los IMIV deben ser elaborados conforme al procedimiento y la metodología que fije el reglamento** expedido por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En cumplimiento de esa disposición a través del Decreto N°30/2019 se aprobó el reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano.

El Decreto N°30/2019, en su párrafo 2°, señala expresamente la necesidad de **realizar el proceso de calibración de los modelos de tránsito utilizados en los IMIV Intermedio y Mayor, siguiendo las indicaciones del MESPIVU**. Al respecto, dicho manual señala lo siguiente:

“La calibración del modelo de transporte en la situación actual, permite ajustar sus parámetros con el objeto de validar su capacidad predictiva. Adicionalmente, la calibración entrega antecedentes cuantificables para la elaboración del diagnóstico y pronóstico operacional. El modelo calibrado permite predecir el comportamiento del sistema ante la operación de las distintas alternativas de proyecto, y con ello determinar los beneficios asociados a cada una de ellas”.

Y luego:

“Los modelos de transporte requieren de un proceso de calibración, que persigue ajustar determinados parámetros en función de variables observadas en la situación actual, a partir de lo cual se infiere que el modelo estima adecuadamente las condiciones de circulación y los costos de operación observados en el área de referencia, por lo que también lo hará en las situaciones con alternativas de proyecto modeladas en los cortes temporales futuros”.

En específico, el MESPIVU indica que la calibración debe lograr que los modelos de tránsito repliquen los valores de ciertos indicadores operativos en la Situación Actual. En el caso de los **IMIV Intermedio esto involucra replicar las demoras y las longitudes de colas observadas, mientras que en los IMIV Mayor se deben replicar los flujos y los tiempos de viaje observados**.

En los informes que se detallan a continuación, presentados en la comuna de Pudahuel, no se cumplen las indicaciones del MESPIVU respecto de la calibración de los modelos porque para los IMIV Intermedio no se incluye ningún análisis de las demoras o las longitudes de colas y en los IMIV Mayor la calibración no incorpora el análisis de los tiempos de viaje, solo de los flujos. Pese a esos incumplimientos, los IMIV fueron aprobados por el SEREMITT.

Consultor	Nombre IMIV	Aprobación
MHO Consultores Asociados SpA	IMIV Mayor Centro de Distribución Logístico	Resolución Exenta N°3104/2022
	IMIV Mayor Centro de Distribución Noviciado	Resolución Exenta N°5292/2022
ITransportes S.A.	IMIV Intermedio Centro de Distribución Mayorista Rentas Valdivia ENEA Fase Poniente	Resolución Exenta N°5214/2022
	IMIV Intermedio Edificio Claudio Arrau	Resolución Exenta N°2909/2023
DSS S.A.	IMIV Intermedio Diagonal La Estrella	Resolución Exenta N°600/2023
MVTO Gestión en Movilidad	IMIV Intermedio Avanza Park Pudahuel 4	Resolución Exenta N°1/2023
Grupo Nortem	IMIV Intermedio Conjunto Residencial Claudio Arrau (DS49)	Resolución Exenta N°5103/2023

La falta de una adecuada calibración de los modelos tiene como consecuencia una **subestimación de los impactos en los tiempos de viaje y en el consumo de combustible en la situación con proyecto y con proyecto mitigado puesto que la magnitud de esos impactos dependen del nivel de congestión en la situación actual, que se manifiesta en las longitudes de colas, demoras y tiempos de viaje observados; lo que va en contra de los principios de proporcionalidad y predictibilidad del artículo 168 de la LGUC.**

En mérito de estos antecedentes, los señalados consultores habrían emitido informes en contravención a las normas reglamentarias y/o legales que regulan los IMIV, lo que ameritaría el inicio de procedimientos sancionatorios de acuerdo con los artículos 10° letra b) y/o 11° letra f) de la ley N°18696.

Por último, debo mencionar que los casos descritos en esta presentación son solo algunos ejemplos de incumplimientos de la metodología de los IMIV, que se repiten en otras comunas según se puede comprobar al revisar los IMIV aprobados en el sitio web biblioteca.mtt.gob.cl. Por lo mismo, podría tratarse de una situación generalizada que debería ser abordada integralmente por la Subsecretaría de Transportes.

Sin otro particular, me despido atentamente,