

EN LO PRINCIPAL: INTERPONE RECURSO DE RECLAMACIÓN PARCIAL; **PRIMER OTROSÍ:** ACREDITA PERSONERÍA; **SEGUNDO OTROSÍ:** SOLICITA FORMA DE NOTIFICACIÓN QUE INDICA.

DIRECTORA EJECUTIVA DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

MARÍA INÉS BUZADA SALAZAR, abogado, cédula nacional de identidad número 10.999.189-9, en representación de **CENCOSUD SHOPPING S.A. (Cencosud)**, Rol Único Tributario 76.433.310-1, sociedad anónima abierta de giro inmobiliario, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Presidente Kennedy 9001, Piso 7, Las Condes, a la **Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental**, respetuosamente digo:

Que, encontrándome dentro de plazo, y de conformidad a lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 19.300, de Bases Generales del Medio Ambiente (**LBGMA**), vengo en interponer recurso de reclamación, de carácter parcial, en contra de la Resolución Exenta 20250900122, del 26 de marzo de 2025, de la Comisión de Evaluación Ambiental (**COEVA** o **Comisión**) de la Región de La Araucanía (**RCA** o **Resolución Reclamada**), en virtud de la cual se calificó favorablemente, pero con la condición que por este acto reclamo (**Condición Reclamada**), el proyecto de mi representada, denominado “*Ampliación Portal Temuco*” (**Proyecto**), el cual ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (**SEIA**) mediante una Declaración de Impacto Ambiental (**DIA**).

Tal como se desarrollará en el presente escrito, conforme a los argumentos de hecho y de derecho que se expondrán, a continuación, se ofrece un resumen de lo reclamado:

- La RCA del Proyecto, siguiendo al informe consolidado de evaluación (**ICE**), estableció una serie de condiciones o exigencias al proyecto, dentro de las cuales está el “*seguimiento a los niveles de saturación vial*” (considerando 8.2). Dicha exigencia de seguimiento se estableció para toda la etapa de operación,

precisándose, además, una obligación de adoptar medidas adicionales en caso de superarse los niveles de saturación modelados en la evaluación ambiental: *“En el caso de que el seguimiento arroje resultados de los niveles de saturación vial superiores a los modelados durante la evaluación ambiental, el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial”* (considerando 8.2).

- Sin embargo, Cencosud, en su Adenda Complementaria, había propuesto algo distinto: circunscribir la medida de seguimiento vial como compromiso voluntario, limitándola hasta tres años de iniciada la fase de operación. Ello se justifica porque, pasado los tres años desde el inicio de la etapa de operación, es absolutamente razonable deducir que eventuales aumentos de saturación vial no serán causados por el Proyecto.
- La presente reclamación sostiene que la COEVA de la Región de la Araucanía, al calificar favorablemente el Proyecto, no debió haber impuesto a Cencosud la obligación de seguimiento de los niveles de saturación vial durante toda la etapa de operación, es decir, en forma perpetua, sin establecer limitación temporal alguna, contrario lo propuesto en la Adenda Complementaria, donde se planteó un seguimiento de hasta tres años desde el inicio de la etapa de operación. En razón de las características propias del Proyecto aprobado, no existe mérito suficiente que justifique una carga de tal envergadura, careciendo así la decisión de la debida razonabilidad, proporcionalidad y motivación necesaria. Además, según se detallará, la condición tampoco guarda congruencia con lo obrado en el proceso de evaluación.
- Luego, corresponde que la exigencia establecida en el considerando 8.2 de la RCA, que se extiende en forma perpetua, sea sustituida por la propuesta de Cencosud en la Adenda Complementaria, que limita el seguimiento vial a tres años desde el inicio de la fase de operación.
- Se deja expresa constancia de que la presente reclamación es parcial y acotada

específicamente a la obligación que se señala, y específicamente a su temporalidad (se estableció en forma perpetua en vez de restringirse a tres años desde el inicio de la fase de operación). El resto de la RCA no es objeto de reclamación.

I. ADMISIBILIDAD DEL RECURSO

El artículo 20 de la LBGMA establece que: *“En contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo (...) Estos recursos deberán ser interpuestos por el responsable del respectivo proyecto, dentro del plazo de treinta días contado desde la notificación de la resolución recurrida”.*

Que, en el presente caso, tratándose de una DIA, el recurso de reclamación se presenta ante la Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (**SEA**), por el titular del Proyecto, debidamente representado, conforme se acredita en el primer otrosí de esta presentación, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 162 del Decreto Supremo 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba el Reglamento de Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (**RSEIA**), se notificó la calificación favorable del Proyecto el día 26 de marzo de 2025, por lo que el plazo para la interposición del presente recurso vence el día 9 de mayo de 2025. En consecuencia, el presente recurso de reclamación ha sido presentado dentro del plazo legal, en la forma prevista en la ley.

II. ANTECEDENTES DE LA RECLAMACIÓN

Como se adelantó, la COEVA de la Región de la Araucanía calificó favorablemente la DIA del Proyecto, consistente a la ampliación del centro comercial Portal Temuco, construido el año 2004. Así, el Proyecto aprobado considera una ampliación de 33.867,44 m² construidos para efectos de instalación de nuevas tiendas y comercio, 437 estacionamientos de autos y 245 de bicicletas, proyectándose un total de 161.551,81 m² construidos, 2.180 estacionamiento de autos y 270 de bicicletas.

Al efecto, la autoridad resolvió en su evaluación que el Proyecto:

- i. Cumple con la normativa ambiental aplicable (resuelvo 2°);
- ii. Cumple con los requisitos de carácter ambiental contenidos en los permisos ambientales que se señalan en los artículos 139, 140 y 142 del RSEIA (resuelvo 3°); y,
- iii. No genera los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la LBGMA (resuelvo 4°).

Con todo, en el considerando 8 de la RCA, la autoridad evaluadora fijó una serie de condiciones y exigencias a Cencosud, en concordancia con el artículo 25 de la Ley 19.300.

En específico, en el considerando 8.2 se detalla la exigencia de “*Seguimiento de los niveles de saturación vial*”, asociado al impacto en el aumento en los tiempos de desplazamiento durante las fases de construcción y operación.

Al respecto, el siguiente cuadro transcribe literalmente el contenido del considerando 8.2 de la RCA, que establece la exigencia de seguimiento a los niveles de saturación vial:

8.2. Exigencia: Seguimiento a los niveles de saturación vial	
Impacto asociado	Aumento en los tiempos de desplazamiento.
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción y Operación
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de construcción y operación del Proyecto. <u>Descripción:</u> El Titular deberá verificar que la operación vial durante las fases de construcción y operación se ajuste a lo modelado durante la evaluación ambiental. Para ello deberá realizar mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje, en los periodos de análisis del informe de movilidad presentado durante la evaluación ambiental. En dicho informe deberá analizar la información recopilado y contrastarla con lo modelado, en los casos en que sea posible. <u>Justificación:</u> Verificar que la operación vial en el área de influencia del proyecto se desarrolle con normalidad.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> en los siguientes puntos: - En fase de construcción: en toda el área de influencia del proyecto. - En fase de operación: año 1 al 3, en toda el área de influencia del proyecto y del año 3 en adelante en todos los puntos intervenidos por el proyecto. <u>Forma:</u> La frecuencia de monitoreo será semestral durante toda la fase de construcción y, en la fase operación semestral para los años 1 al 3, y desde el año 3 en adelante frecuencia anual. <u>Oportunidad:</u> Durante la fase de construcción y operación del proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Informe técnico presentado a la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, y a la Superintendencia del Medio Ambiente que dé cuenta de que los niveles de congestión generados en la fase de construcción y operación del proyecto corresponden a los escenarios modelados durante la evaluación ambiental. En el caso de que el seguimiento arroje resultados de los niveles de saturación vial superiores a los modelados durante la evaluación ambiental, el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial.
Forma de control y seguimiento	Se deberá presentar un reporte semestral a la SEREMI de Transporte y a la Superintendencia del Medio Ambiente.

De esta forma, la COEVA, con el objeto de “*evaluar los niveles de congestión generados y en la fase de construcción y operación del Proyecto*” y bajo la justificación de “*verificar que la operación vial en el área de influencia del proyecto se desarrolle con normalidad*”, impuso a Cencosud la obligación de “*realizar mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje, en los periodos de análisis del informe de movilidad presentado durante la evaluación ambiental*”.

Así, según se mandata, Cencosud deberá presentar ante la Seremi de Transporte y Telecomunicaciones y a la SMA un informe en que se analicen los datos recopilados en las mediciones y contrastarlos con lo modelado, en los casos que sea posible, dando cuenta “*de*

que los niveles de congestión generados en la fase de construcción y operación del proyecto corresponden a los escenarios modelados durante la evaluación ambiental”. En caso de no coincidir y demostrar niveles de saturación superiores, la RCA establece que “*el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial*”.

Con todo, los problemas de esta obligación (“*el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial*”) radican en que se impone durante toda la fase de operación del proyecto, es decir, perpetuamente, dado que su duración es indefinida.

En este sentido, la autoridad solo distingue en el área que deberá ser monitoreada y la periodicidad.

Así, durante los años 1 y 3 de operación, el monitoreo será semestral respecto a toda el área de influencia, mientras que desde el año 3 en adelante el monitoreo anual será de todos los puntos intervenidos por el proyecto:

Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> en los siguientes puntos: - En fase de construcción: en toda el área de influencia del proyecto. - En fase de operación: año 1 al 3, en toda el área de influencia del proyecto y <u>del año 3 en adelante en todos los puntos intervenidos por el proyecto.</u> <u>Forma:</u> La frecuencia de monitoreo será semestral durante toda la fase de construcción y, en la fase operación semestral para los años 1 al 3, y <u>desde el año 3 en adelante frecuencia anual.</u> <u>Oportunidad:</u> Durante la fase de construcción y operación del proyecto.
--	---

Luego, como se puede advertir, la obligación de monitoreo y de eventual ejecución de medidas adicionales es de carácter perpetuo, al no limitar el tiempo desde “*el año 3 en adelante*” en que se deberá medir anualmente los niveles de saturación vial en “*todos los puntos intervenidos por el proyecto*”. Por otra parte, como se analizará, se advierte un alto grado de indeterminación, tanto respecto a indicadores de cumplimiento como también a las “*medidas adicionales*” que eventualmente estaría obligado el titular a realizar para “*minimizar la congestión vial*”.

En este punto, cabe hacer presente que la obligación que en este acto se reclama se

contempla también en el numeral 12.2.2 del Informe Consolidado de Evaluación 20250910950, del 3 de marzo de 2025 (**ICE**), en los siguientes términos:

12.2.2. Condición o exigencia: Seguimiento a los niveles de saturación vial	
Condición o exigencia: Seguimiento a los niveles de saturación vial	
Impacto asociado	Aumento en los tiempos de desplazamiento.
Fase del Proyecto a la que aplica	Construcción y Operación
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de construcción y operación del Proyecto. <u>Descripción:</u> El Titular deberá verificar que la operación vial durante las fases de construcción y operación se ajuste a lo modelado durante la evaluación ambiental.
	Para ello deberá realizar mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje, en los periodos de análisis del informe de movilidad presentado durante la evaluación ambiental. En dicho informe deberá analizar la información recopilado y contrastarla con lo modelado, en los casos en que sea posible. <u>Justificación:</u> Verificar que la operación vial en el área de influencia del proyecto se desarrolle con normalidad.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> en los siguientes puntos: - En fase de construcción: en toda el área de influencia del proyecto. - En fase de operación: año 1 al 3, en toda el área de influencia del proyecto y del <u>año 3 en adelante en todos los puntos intervenidos por el proyecto.</u> <u>Forma:</u> La frecuencia de monitoreo será semestral durante toda la fase de construcción y, en la fase operación semestral para los años 1 al 3, <u>y desde el año 3 en adelante frecuencia anual.</u> <u>Oportunidad:</u> Durante la fase de construcción y operación del proyecto.
Indicador que acredite su cumplimiento	Informe técnico presentado a la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, y a la Superintendencia del Medio Ambiente que dé cuenta de que los niveles de congestión generados en la fase de construcción y operación del proyecto corresponden a los escenarios modelados durante la evaluación ambiental. En el caso de que el seguimiento arroje resultados de los niveles de saturación vial superiores a los modelados durante la evaluación ambiental, el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial.
Forma de control y seguimiento	Se deberá presentar un reporte semestral a la SEREMI de Transporte y a la Superintendencia del Medio Ambiente.

III. VICIOS DE LEGALIDAD DE LOS QUE ADOLECE LA CONDICIÓN RECLAMADA: OBLIGACIÓN PERPETUA DE MONITOREO DE SATURACIÓN VIAL Y EVENTUAL ADOPCIÓN DE MEDIDAS ADICIONALES INDETERMINADAS

A continuación, se procederá con un análisis de los diversos vicios de los que adolece la medida impuesta en la RCA, la que se reclama en este acto.

A. Falta motivación que justifique la diferencia entre el compromiso voluntario propuesto por Cencosud y la obligación impuesta en la RCA

i. Incongruencia entre la Adenda Complementaria y la RCA en materia de monitoreo de saturación vial

La exigencia de monitoreo de saturación vial fue incluida en la etapa final del procedimiento, esto es en el ICE y la RCA, con diferencias sustanciales a lo propuesto por Cencosud en su Adenda Complementaria.

En efecto, la Adenda Complementaria ingresada por Cencosud el 4 de febrero de 2025, abordó la solicitud de incorporar monitoreos permanentes de vialidad “*durante toda la vida útil del proyecto, considerando el aumento del parque vehicular*” (7.3).

Al respecto, se argumentó enfáticamente la improcedencia de tal exigencia dado la falta de conexión entre futuras variaciones del flujo vehicular y el Proyecto, debido a que este no contempla un incremento de su superficie. En consecuencia, las futuras variaciones que podría experimentar el flujo vehicular no dependerán del Proyecto, sino de otras variables, como nuevos proyectos inmobiliarios o del crecimiento del parque automotriz en la zona.

7.3 Respetto del seguimiento ambiental -Monitoreo de vialidad, se solicita incorporar monitoreos durante toda la vida útil del proyecto, considerando el aumento anual del parque vehicular.

Respuesta:

Cabe señalar que el incremento del flujo vehicular futuro no dependerá del presente proyecto, ya que este no incrementará su superficie, por lo tanto, las demandas no debiesen variar sustantivamente respecto de lo evaluado.

Por otro lado, las variaciones de los flujos vehiculares en el futuro dependen entre otras cosas del crecimiento del parque automotriz, el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios, variables que no dependen del Proyecto

Así, en función de no existir una relación de causalidad directa entre el Proyecto en tramitación y un eventual aumento de flujo vehicular en el futuro, se explicó que el Proyecto consideraría un monitoreo tanto en la etapa de construcción como en los primero tres años de operación, en los siguientes términos:

En función de lo anterior, se considera un monitoreo anual para la fase de operación, por un periodo de 3 años el cual consistirá en monitorear la operación de los repartos de los semáforos y así determinar si se requiere efectuar ajustes de estos a través de la realización de sintonía fina de los semáforos. Transcurrido el mencionado periodo, se presentará un informe a la SMA, para que en función de los resultados, la Autoridad Competente determine la necesidad de dar continuidad al monitoreo por un período adicional.

De esta forma, se acompañaron dos tablas en la Adenda Complementaria, la primera referida al “Monitoreo de Vialidad Fase de Construcción del Proyecto” (Tabla 64) y la segunda, sobre “Monitoreo de Vialidad Fase Operación” (Tabla 65).

A continuación, se transcriben las dos tablas mencionadas anteriormente:

Tabla 64: Seguimiento Ambiental/ Monitoreo de Vialidad Fase de Construcción	
Seguimiento Ambiental/ Monitoreo de Vialidad Fase de Construcción	
Impacto asociado	Aumento de los niveles de saturación
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de construcción del Proyecto. <u>Descripción:</u> Se propone un compromiso voluntario que permita verificar que la operación vial durante la fase de construcción, en el entorno inmediato del proyecto, que incluye las intersecciones de España con Inglaterra, España con Av. Alemania, Francia con Inglaterra y Francia con Av. Alemania. <u>Justificación:</u> Verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto que incluye las intersecciones de España con Inglaterra, España con Av. Alemania, Francia con Inglaterra y Francia con Av. Alemania.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> Las 4 intersecciones que colindan con el Proyecto. <u>Forma:</u> La frecuencia de monitoreo en la fase de construcción será semestral durante toda la fase.
Indicador que acredite su cumplimiento	Se realizarán informes de Sintonía Fina semestralmente, a fin de optimizar los repartos de los semáforos y con ello, los niveles de servicio de las intersecciones indicadas. Este estudio, será presentado a la UOCT Región de La Araucanía, para su revisión y aprobación para luego ser implementadas en los controladores de los semáforos indicados.
Forma de control y seguimiento	Presentación de Informe en el portal web de seguimiento de la SMA, de manera semestral, durante todo el proceso de la obra.

Tabla 65: Seguimiento Ambiental/ Monitoreo de Vialidad Fase de Operación	
Seguimiento Ambiental/ Monitoreo de Vialidad Fase de Operación	
Impacto asociado	Aumento de los niveles de saturación
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase Operación
Objetivo, descripción y justificación	<u>Objetivo:</u> Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de operación del Proyecto. <u>Descripción:</u> Se propone un compromiso voluntario que permita verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto que incluye Calle Inglaterra, entre Prieto Norte y Recreo y Av. Alemania, entre Blanco Encalada y Andes. <u>Justificación:</u> Verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto y la red de semáforos propuesta como parte de las medidas del estudio de movilidad operan de manera adecuada.
Lugar, forma y oportunidad de implementación	<u>Lugar:</u> Calle Inglaterra, entre Prieto Norte y Recreo y Av. Alemania, entre Blanco Encalada y Andes. <u>Forma:</u> La frecuencia de monitoreo en la fase de construcción será semestral durante toda la fase de construcción, mientras que en la fase de operación será anual, por los primeros 3 años.
Indicador que acredite su cumplimiento	Se realizarán <u>informes de Sintonía Fina semestralmente</u> , a fin de optimizar los repartos de los semáforos y con ello, los niveles de servicio de las intersecciones indicadas. Estos informes se realizarán de manera anual durante los 3 primeros años de funcionamiento del Proyecto. Este estudio, será presentado a la UOCT Región de La Araucanía, para su revisión y aprobación para luego ser implementadas en los controladores de los semáforos indicados.
Forma de control y seguimiento	Presentación de Informe en el portal web de seguimiento de la SMA, de manera anual. <u>Al finalizar el periodo de 3 años, se presentará un informe que dé cuenta de la efectividad de las medidas, para que la SMA determine la continuidad del monitoreo, en caso de ser necesario.</u>

De lo expuesto, se aprecian diferencias sustanciales entre lo propuesto como compromiso voluntario en la Adenda Complementaria y el contenido de la RCA, tanto para la fase de construcción como de operación, según se ilustra a continuación.

1. Monitoreo de Vialidad Fase de Construcción

	ADENDA COMPLEMENTARIA	ICE/RCA
Impacto asociado	Aumento de los niveles de saturación.	Aumento en los tiempos de desplazamiento.
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Construcción	Fase Construcción
Objetivo	Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de construcción del Proyecto.	Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de construcción
Descripción	Compromiso voluntario que permita verificar que la operación vial durante la fase de construcción, en el entorno inmediato del proyecto, que incluye las intersecciones de España con Inglaterra, España con Av. Alemania, Francia con Inglaterra y Francia con Av. Alemania.	El Titular deberá verificar que la operación vial durante las fases de construcción se ajuste a lo modelado durante la evaluación ambiental. Para ello deberá realizar <u>mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje</u>, en los periodos de análisis del informe de movilidad presentado durante la evaluación ambiental. En dicho informe deberá analizar la información recopilado y contrastarla con lo modelado, en los casos en que sea posible.

Justificación	Verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto que incluye las intersecciones de España con Inglaterra, España con Av. Alemania, Francia con Inglaterra y Francia con Av. Alemania.	Verificar que la operación vial en el área de influencia del proyecto se desarrolle con normalidad.
Lugar	Las 4 intersecciones que colindan con el Proyecto.	Toda el área de influencia del proyecto
Forma/Oportunidad	La frecuencia de monitoreo en la fase de construcción será semestral durante toda la fase.	La frecuencia de monitoreo será semestral durante toda la fase de construcción
Indicador que acredite su cumplimiento	Se realizarán informes de Sintonía Fina semestralmente, a fin de optimizar los repartos de los semáforos y con ello, los niveles de servicio de las intersecciones indicadas.	Informe técnico presentado a la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, y a la Superintendencia del Medio Ambiente que dé cuenta de que los niveles de congestión generados en la fase de construcción del proyecto corresponden a los escenarios modelados durante la evaluación ambiental. En el caso de que el seguimiento arroje resultados de los niveles de saturación vial superiores a los modelados durante la evaluación ambiental, el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión

		vial.
Forma de control y seguimiento	Este estudio, será presentado a la UOCT Región de La Araucanía, para su revisión y aprobación para luego ser implementadas en los controladores de los semáforos indicados.	Se deberá presentar un reporte semestral a la SEREMI de Transporte y a la Superintendencia del Medio Ambiente.

2. Monitoreo de Vialidad Fase de Operación

	ADENDA COMPLEMENTARIA	ICE/RCA
Impacto asociado	Aumento de los niveles de saturación.	Aumento en los tiempos de desplazamiento.
Fase del Proyecto a la que aplica	Fase de Operación.	Fase Operación.
Objetivo	Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de operación del Proyecto.	Evaluar los niveles de congestión generados en la fase de operación del Proyecto.
Descripción	Se propone un compromiso voluntario que permita verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto que incluye Calle Inglaterra, entre Prieto Norte y Recreo y Av. Alemania, entre Blanco	El Titular deberá verificar que la operación vial durante la fase de operación se ajuste a lo modelado durante la evaluación ambiental. Para ello deberá realizar

	Encalada y Andes.	mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje, en los periodos de análisis del informe de movilidad presentado durante la evaluación ambiental. En dicho informe deberá analizar la información recopilado y contrastarla con lo modelado, en los casos en que sea posible.
Justificación	Verificar que la operación vial en el entorno inmediato del proyecto y la red de semáforos propuesta como parte de las medidas del estudio de movilidad operan de manera adecuada.	Verificar que la operación vial en el área de influencia del proyecto se desarrolle con normalidad.
Lugar	Calle Inglaterra, entre Prieto Norte y Recreo y Av. Alemania, entre Blanco Encalada y Andes.	Año 1 al 3: en toda el área de influencia del proyecto Año 3 en adelante en todos los puntos intervenidos por el proyecto.
Forma/Oportunidad	La frecuencia de monitoreo anual, por los primeros 3 años.	Del año 1 al 3: frecuencia de monitoreo semestral. Del año 3 en adelante: frecuencia de monitoreo anual.
Indicador que acredite	Se realizarán informes de	Informe técnico presentado a la

su cumplimiento	Sintonía Fina semestralmente, a fin de optimizar los repartos de los semáforos y con ello, los niveles de servicio de las intersecciones indicadas.	SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, y a la Superintendencia del Medio Ambiente que dé cuenta de que los niveles de congestión generados en la fase de operación del proyecto corresponden a los escenarios modelados durante la evaluación ambiental. En el caso de que el seguimiento arroje resultados de los niveles de saturación vial superiores a los modelados durante la evaluación ambiental, el titular deberá ejecutar medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial.
Forma de control y seguimiento	Presentación de Informe en el portal web de seguimiento de la SMA, de manera anual. Al finalizar el periodo de 3 años, se presentará un informe que dé cuenta de la efectividad de las medidas, para que la SMA determine la continuidad del monitoreo, en caso de ser	Se deberá presentar un reporte semestral a la SEREMI de Transporte y a la Superintendencia del Medio Ambiente.

	necesario.	
--	-------------------	--

Con todo, pese a las diferencias evidentes que se identifican respecto al compromiso voluntario adoptado por Cencosud en la Adenda Complementaria y la obligación impuesta en la RCA, en esta oportunidad la impugnación se acota a la condición de tener que continuar realizando, luego de los tres años de operación del proyecto y a perpetuidad, el monitoreo de flujo vehicular y tiempos de desplazamiento en todos los puntos intervenidos, cuyos resultados pueden generar la obligación de tener que ejecutar “medidas adicionales” con el fin de minimizar la congestión.

ii. Falta de motivación que justifique la diferencia entre el compromiso y la obligación de la RCA

Conforme a los artículo 11 y 41 de la Ley 19.880, los actos de la administración deben cumplir con el deber legal de motivación, que exige la fundamentación explícita de las decisiones que contengan y que puedan afectar los derechos de los particulares (Corte Suprema, rol N°80-2021 de 2021). Así la Corte Suprema precisa que, respecto a la motivación “(..) especialmente interesa, en la motivación, la exposición de las razones de la adecuación del acto a la finalidad pública que lo justifica y, en los casos del ejercicio de una potestad discrecional, las circunstancias que aconsejaron la opción por una solución concreta entre todas las legalmente posibles”¹.

Al respecto, la Contraloría General de la República, ha manifestado en diversos pronunciamientos que el deber de motivación constituye una exigencia del principio de juridicidad (artículo 6 y 7 de la Constitución), que exige la motivación y fundamento racional de los actos administrativos (Dictamen E67949, del 18 de octubre 2022²)

¹ CS N°79.190-2020 citado en Sentencia Corte Suprema rol N°337434-2021 de 22 de febrero de 2022.

² “Conforme con lo preceptuado en los artículos 11 y 41 de la ley N°19.880, y lo manifestado por este Ente de Control en su jurisprudencia administrativa contenida, entre otros, en los dictámenes N°s. 51.810, de 2013; 75.111, de 2015, y 17.586, de 2018, el principio de juridicidad exige que los actos administrativos tengan una motivación y un fundamento racional, expresados en los mismos, que sustenten la conclusión”.

Específicamente en asuntos ambientales, la Corte Suprema, en la sentencia Rol 12907-2018³, reconoció la importancia de la motivación y fundamentación de las decisiones contenidas en una RCA, puesto que constituye una garantía necesaria para efectos de controlar el ejercicio de las facultades discrecionales de la autoridad.

“(…) Ahora bien, más allá del debate doctrinario, se debe ser enfático en señalar que siempre es procedente el control jurisdiccional de los actos administrativos que tienen su origen en el ejercicio de una facultad de carácter discrecional por parte de la administración, toda vez que aquellos, como todo acto administrativo, deben cumplir con las exigencias previstas en la ley, razón por la que se debe verificar la existencia de los elementos intrínsecos de todos los actos de tal naturaleza. Así, no sólo se debe controlar la existencia de los supuestos de hecho que facultan el ejercicio de la facultad discrecional, sino que, además, se debe establecer si la decisión de la autoridad está revestida de fundamentos racionales. En efecto, tal materia, puede y debe ser controlada por la judicatura en tanto exista un conflicto que ha sido puesto en su conocimiento, toda vez que la discrecionalidad no es sinónimo de arbitrariedad.

Cuadragésimo séptimo: Que, establecido el margen de control jurisdiccional de los actos administrativos, es indudable que éste debe abarcar la revisión respecto que el acto administrativo sea motivado, puesto que tal es un elemento intrínseco establecido por el legislador para, como se refirió, permitir el control ciudadano y jurisdiccional, erradicando así un proceder caprichoso o arbitrario de la autoridad (...).”.

Ahora bien, en cuanto a las exigencias o condiciones que se pueden establecer en una RCA, el Máximo Tribunal afirma la competencia de la entidad evaluadora para determinar si las medidas propuestas por el titular o por los organismos técnicos son o no suficientes para mitigar o enfrentar los impactos de un proyecto, y de no serlas, imponer otras exigencias,

³Considerando Cuadragésimo Séptimo del recurso de casación en la forma y en el fondo en contra de sentencia que acogió la reclamación del titular del proyecto Dominga en contra la decisión de anula las Resoluciones que ordenaban retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental a una etapa posterior.

siempre y cuando la decisión se encuentre respaldada en antecedentes técnicos.

*“(…) la revisión que debe efectuar el referido Comité de Ministros respecto de la decisión emanada de la Comisión de Evaluación (en el caso de autos COREMA RM) no puede sino ser calificada como un acto de tutela, siendo relevante destacar que esta Corte ha señalado que incluso el aludido Comité puede establecer medidas de compensación no debatidas en la sede de evaluación regional. En consecuencia, con mayor razón pueden aquellas ser establecidas por la Comisión de Evaluación al aprobar la RCA, pues justamente su misión radica en ponderar todos los antecedentes que le son entregados para determinar si las medidas propuestas por el titular o por los organismos técnicos son suficientes para enfrentar o mitigar el impacto del proyecto en cuestión, razón por la que, **respaldada en antecedentes técnicos**, se encuentra facultada para adicionar medidas no contempladas en el ICE”⁴.*

Así entonces, la RCA, en cuanto acto administrativo, debe cumplir con el deber de motivación, que exige la fundamentación expresa de las exigencias impuestas. Luego, en los casos en que la autoridad evaluadora pondere que las medidas propuestas durante el proceso de calificación son insuficientes, puede determinar y fijar medidas diversas, siempre y cuando estén debidamente fundadas.

Con todo, en el caso de la condición que se reclama, no existen fundamentos o motivos suficientes, ni en el ICE ni en la RCA, que justifiquen el descarte de la propuesta de compromiso voluntario de Cencosud para efectos de medir la saturación vial, acotado a tres años. Por otra parte, tampoco se exponen los fundamentos que justifiquen la racionalidad, necesidad y adecuación de establecer en su lugar una obligación de ilimitada, luego de transcurridos tres años desde el inicio de las operaciones, sobre todo si se considera el carácter continuado en el tiempo que significa la operación de un centro comercial, de duración indefinida.

⁴ Sentencia Corte Suprema, rol N°24838/2017 de 14 de diciembre de 2017.

B. Falta de proporcionalidad y racionalidad de la obligación de monitoreo vial durante toda la etapa de operación

Sin perjuicio de que la falta de motivación acusada constituye razón suficiente para descartar la obligación impuesta a Cencosud de monitorear los niveles de congestión vial durante toda la fase de operación del Proyecto, se suma el carácter desproporcionado e irracional en relación a las características del Proyecto que vuelven ilegal y arbitraria la medida en cuestión.

Al respecto, la proporcionalidad supone, en abstracto, la existencia de un sano equilibrio entre la finalidad perseguida y los medios que se emplean para conseguirlo. Es decir, el acto administrativo será proporcionado en la medida en que la autoridad consiga su objetivo sin que ello implique una merma desmedida de los derechos del administrado.

En este sentido, lo que busca la medida es establecer una forma de seguimiento o monitoreo de la saturación vial transcurridos tres años de operación, para efectos de verificar si la realidad vial a ese entonces se ajusta a lo modelado durante la evaluación ambiental. Luego, en caso de no ajustarse, se impone a Cencosud la obligación amplia de *“ejecutar las medidas adicionales que permitan minimizar la congestión vial”*.

A continuación, se ilustran algunos de los problemas de proporcionalidad y racionalidad que se detectan respecto a la obligación impugnada:

- i) No se consideran adecuadamente las características del Proyecto evaluado. Al respecto, el proyecto calificado no contempla ningún tipo de ampliación futura significativa y relevante que pudiera eventualmente aumentar de modo relevante la saturación vial proyectada y evaluada favorablemente.

Así, se impone la exigencia a Cencosud de realizar un monitoreo permanente de forma anual, más allá de los tres años de operación, sin que siquiera exista una ponderación de su necesidad en concreto que evalúe, por ejemplo, la efectividad de las medidas comprometidas en la DIA –como fue propuesto en la Adenda Complementaria–, por lo que la medición perpetua se vuelve excesiva.

- ii) No considera que los cambios de saturación vial futuros pueden relacionarse a otras circunstancias diversas a la operación del Proyecto. En este sentido, la obligación se impone en términos absolutos, sin ponderar circunstancias en el entorno que pueden afectar la saturación vial.

Así, si se monitorea luego de tres años de operación y no hay adecuación con lo modelado en el proceso de evaluación, se podría imponer sin más a Cencosud las “medidas adicionales” para minimizar la congestión vial. Esto, sin analizar que un eventual aumento de la saturación puede darse por motivos ajenos al Proyecto, y naturales al desarrollo de una ciudad, como por ejemplo por nuevos proyectos inmobiliarios o aumento del parque automotriz.

- iii) Las “*medidas adicionales*” a que se refiere la RCA carecen de toda determinación, quedando obligado Cencosud a cumplir exigencias futuras inciertas para mitigar efectos que podrían no ser de su responsabilidad, atentando entre otros contra la igualdad de trato en materia económica (art. 22 de la Constitución), el derecho de propiedad (art. 24 de la Constitución) y la libre iniciativa económica (Artículo 21 de la Constitución), entre otros.

Respecto al riesgo que supone una obligación futura e incierta para cualquier empresa, es que, en el compromiso voluntario propuesto en la Adenda Complementaria para el monitoreo de vialidad en fase de operación, se limitó la obligación a la “*optimización de los repartos de los semáforos*”, es decir, adecuar

la medida a lo previsto como mecanismo de mitigación vial durante la evaluación ambiental.

- iv) Indeterminación del lugar. La RCA señala que luego del tercer año de operación, el monitoreo anual deberá realizarse respecto a “*todos los puntos intervenidos por el proyecto*”. A este respecto también se denota una absoluta incerteza.
- v) Por último, debe considerarse el viejo adagio de que “*nadie está obligado a lo imposible*”. Cuando a través de una RCA se impone una exigencia o condición cuya realización depende circunstancias completamente ajenas a la voluntad del titular, y cuyo cumplimiento además puede devenir en imposible, entonces se reclama al administrado una carga desmedida⁵.

En este caso puntual, se pretende exigir a Cencosud que evalúe los niveles de congestión generados en la fase de operación del proyecto, incluso después de tres años y respecto de todos los puntos intervenidos por el mismo, cuando es altamente probable que, producto del desarrollo inmobiliario de nuevos proyectos u otros factores de similar naturaleza, los niveles de congestión aumenten y se acreciente excesivamente la carga impuesta en la RCA. Es más, el incremento mismo del flujo vehicular no dependerá del desarrollo de este Proyecto, puesto que no incrementará su superficie conforme a lo ya señalado por Cencosud (Adenda Complementaria, p. 161).

Es decir, Cencosud estaría obligada a cumplir con una condición que depende de factores completamente ajenos e indirectos al Proyecto y que, acatarla, puede volverse sumamente gravoso con el transcurso de los años.

En síntesis, en lo que dice relación con el principio de proporcionalidad, es fundamental que las medidas asociadas al cumplimiento adecuado de una RCA -como lo son las

⁵ CARRASCO, Edesio y HERRERA, Javier (2014): “*La interpretación de la resolución de calificación ambiental*” (Revista Chilena de Derecho, vol. 41 N°2), p. 666.

condiciones y exigencias que ella contempla-, sean concordantes con el impacto que genere la situación particular observada -en este caso, la ampliación del Portal Temuco-⁶.

En el caso particular, no resulta proporcionado exigir a Cencosud que monitoree anualmente el flujo vehicular en todos los sectores de influencia incluso después de que transcurran tres años de operación del Proyecto. Lo cierto es que esta medida se justifica durante la fase de construcción y los primeros años de operación, tal como se declaró en la DIA, pero no después de años de operación en que, como ya se explicó, habrá múltiples factores adicionales -que no dependen de la voluntad de la empresa- que pueden incrementar el flujo y acrecentar en forma desmedida la carga impuesta a Cencosud.

Así, entonces, es claro que la obligación impuesta que por este acto se reclama adolece de graves vicios que la vuelven una medida o condición desproporcionada y por tanto ilegal, que debe ser subsanada por la Directora Ejecutiva.

Por tanto,

Solicito a la señora Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, acoger esta reclamación parcial y, en definitiva, enmiende la obligación impuesta en el considerando 8.2 de la Resolución de Calificación Ambiental del Proyecto, sobre seguimiento de niveles de saturación vial, limitándola hasta un máximo de tres años de iniciada la fase de operación.

PRIMER OTROSÍ: Solicito que todas las resoluciones que se dicten en este procedimiento administrativo sean notificadas en forma electrónica a los siguientes correos: maria.buzada@cencosud.cl; iurbina@fermandois.cl; dpoblete@fermandois.cl; jecheverria@fermandois.cl.

⁶ CARRASCO y Herrera (2017) *Op. Cit.*, p. 666, de Alcalde RODRÍGUEZ, Enrique (2003): Los principios generales del derecho. Su función de garantía en el derecho público y privado chileno (Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile), pp. 58-67 y p. 192.

SEGUNDO OTROSÍ: En conformidad a lo dispuesto en el artículo 22 LBPA, solicito tener presente el poder acompañado a esta presentación, donde constan mis facultades para representar a CENCOSUD SHOPPING S.A.