



## MEMORÁNDUM

Valparaíso, 07 de abril de 2026.

**A:** **Sra. Tagrid Safatle Nadi**  
Jefa División Jurídica (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental

**DE:** **Sra. Patricia Ibáñez Moraga**  
Directora Regional (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental  
Región de Valparaíso

**MAT.:** Deriva Recurso de Reclamación en contra de Resolución Exenta N°04, de fecha 10 de marzo de 2026, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

**ANT.:** Res. Ex. N°04 de fecha 10 de marzo de 2026, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

---

Junto con saludar, por medio del presente, remito a usted recurso de reclamación interpuesto por la Sra. Rosa-Inés Martínez, en contra de la Resolución Exenta N°04 de fecha 10 de marzo de 2026 (**Res Ex. N°04/2026**), que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”, ingresada en formato físico a esta Dirección Regional con fecha 07 de abril de 2026.

Sin otro particular, se despide atentamente,

**Patricia Ibáñez Moraga**  
Directora Regional (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental  
Región de Valparaíso

JBC/rchz

Adj:

- Recurso de Reclamación, en contra de la Res. Ex. N°04 de fecha 10 de marzo de 2026, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

Cc:

- Archivo SEA Valparaíso
- Archivo Oficina de Partes, Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Valparaíso. Ingreso N°320-F/2026



Firmado por: Patricia  
Ibanez Moraga  
Fecha: 07/04/2026  
17:19:46 CLT



## RECURSO DE RECLAMACIÓN

Valparaíso, abril 2026

Sra. Francisca Toledo

Ministra del Medio Ambiente

Presidenta del Comité de Ministros



**REF: Interpone Recurso de Reclamación contra  
RCA**

**Proyecto Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl**

Rosa-Inés Martínez, Rut: 8.810.628-8, chilena, socióloga, residente en la comuna de Valparaíso, en conformidad a lo establecido en los artículos 20 y 29 de la Ley 19.300 y el artículo 78 del Decreto 40 que Aprueba Reglamento del SEIA, vengo en recurrir de reclamación ante el Comité de Ministros contra la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) exenta N°4, de fecha 10 de marzo de 2026 de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso que calificó favorablemente el proyecto **Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl**, debido a que las observaciones que efectuara durante el período de Participación Ciudadana del referido proyecto, algunas no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de dicha resolución y tampoco fueron debidamente respondidas según se fundamenta a continuación:

### Fraccionamiento

Tal como ha quedado públicamente explicitado y específicamente mencionado en el documento de la ADENDA, el titular ha suscrito un acuerdo político, denominado "*Acuerdo por Valparaíso*", en el cual ha acordado hacer cambios sustantivos al proyecto original Terminal T2, procediendo a la reducción en su frente de atraque y una reducción de un tercio de su superficie de operaciones y respaldo.

Así mismo, para compensar esa reducción y mantener el objetivo de movilización de carga que tenía contemplado el proyecto T2 original, el titular ha acordado también, realizar 2 proyectos más de ampliación portuaria, conformados por El Proyecto de San Mateo y la Ampliación del frente de atraque del Sitio 3, de los que actualmente ya se ha llamado a licitación para el inicio de los estudios correspondientes. [Se adjunta llamado a licitación]

Estos 3 proyectos están proyectados

- para construirse al mismo tiempo,
- por el mismo titular que es el Estado

- y los 3 han sido declarados por la autoridad como proyectos para cumplir con las metas de movilización de carga de aumentar un millón de TEUS

A través de esta operación de reducción del proyecto T2 original y la proyección de ampliación de 2 áreas portuarias; El proyecto de San Mateo y la Ampliación del frente de atraque del Sitio 3, EPV ha procedido a fraccionar el proceso de ampliación portuaria.

El proyecto de San Mateo y la ampliación del frente de atraque del Sitio 3 no existirían si no se hubiese llevado a cabo el cambio y reducción al proyecto T2 original. De los que se deriva la pregunta, ¿existirían esas ampliaciones si el proyecto se construyese tal cual fue presentado en un comienzo?

El proyecto en San Mateo y la ampliación del frente de atraque del Sitio 3 no son independientes del T2, surgen como consecuencia de reducir el proyecto T2 original, los que le confieren su base de respaldo y disponibilidad de un nuevo frente de atraque; los TEUS que no cubre el nuevo T2 reducido, los vienen a cubrir estos nuevos fragmentos, por tanto, no son 3 proyectos, es el mismo proyecto emplazado ahora en diferentes áreas

**Pregunta ¿No constituye esto un proceso de fraccionamiento del proyecto global de ampliación portuaria que lleva a cabo la Empresa Portuaria de Valparaíso?**

## **Respuesta**

Se considera no pertinente la observación, por cuanto la determinación de un fraccionamiento de proyectos excede el alcance del SEIA de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 bis de la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

En efecto, dicho artículo señala que *“los proponentes, no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al Sistema”*, en atención a lo anterior, la determinación del fraccionamiento es una atribución exclusiva de la Superintendencia del Medio Ambiente, por lo que su determinación excede el alcance del SEIA. En similares términos se establece en el artículo 14 del Decreto Supremo 40/2012 del MMA, “Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental” que dispone que: *“Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Corresponderá a la Superintendencia determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente el ingreso adecuado, previo informe del Servicio. No aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas, aplicándose en todo caso lo establecido en el artículo 11 ter de la Ley”*.

## **Reclamación**

Aunque el titular sostiene que los otros 2 proyectos deberán realizar su propia evaluación de impacto ambiental y, si corresponde, evaluar los impactos sinérgicos que pudieran generarse en

conjunto con el presente proyecto, dichos impactos serán **irreversibles** dada la temporalidad de la evaluación de todos sus componentes.

Además, el titular reconoce además que el origen de este nuevo proyecto es el acuerdo político denominado Acuerdo Por Valparaíso, donde simultáneamente a reducir el proyecto original crea 2 proyectos separados que en total representan la misma capacidad operativa y de carga o acopio que el proyecto original, así en la Adenda Ciudadana de diciembre de 2025, en su página 18, responde:

*"El Proyecto TCVAL fue ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) el 23 de septiembre de 2014 y obtuvo su Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable el 2 de octubre de 2018.*

*Posteriormente, el Segundo Tribunal Ambiental, en sentencia confirmada por la Corte Suprema, ordenó retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental para complementar el análisis en los componentes medio humano y paisaje.*

*En el marco del Acuerdo por Valparaíso y en sintonía con la comunidad, el titular decidió recoger lo manifestado por la ciudadanía y, como medida de mitigación, propuso la reducción del frente de ataque. Además, incorporó medidas de compensación en el borde costero."*

De lo anterior es necesario tener presente que el año 2022 el 2° Tribunal Ambiental, en su sentencia de fecha 25 de mayo de la causa Rol R-244-2020 ordenó retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL" en los temas de Medio Humano y Paisaje, propuesta que se representa en la siguiente imagen:



Posteriormente, el 23 de octubre de 2023, se lleva a cabo un acuerdo político entre el alcalde de Valparaíso de ese entonces, Jorge Sharp, el gobernador regional Rodrigo Mundaca y la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), los que acuerdan alterar el proyecto que se encontraba bajo orden judicial de ser retrotraído y proponer una serie de proyectos que constituirían la nueva propuesta de expansión portuaria que estos personeros políticos ofrecían a la ciudad de Valparaíso. El documento que contenía dicho acuerdo fue difundido con bombos y platillos y entregado al entonces presidente de la República, Gabriel Boric, como se registra en la imagen:



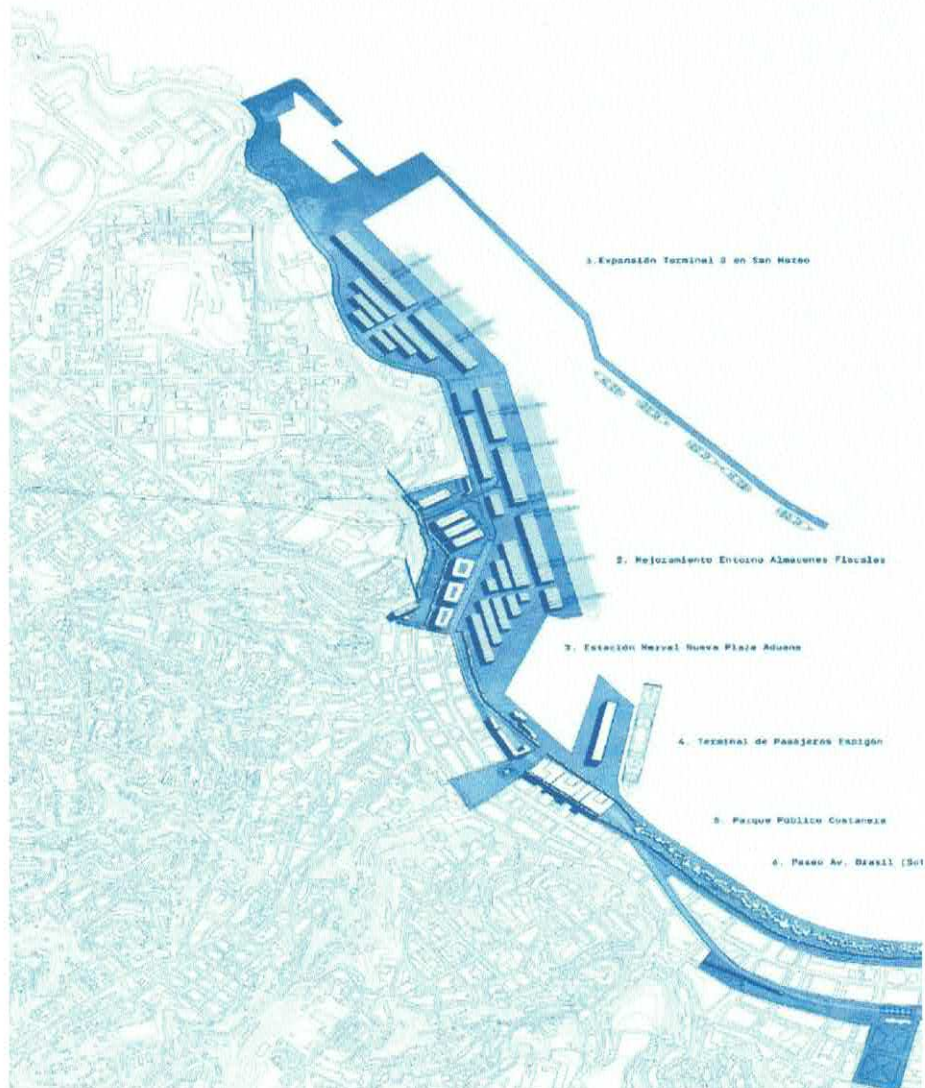
En los contenidos de este acuerdo se contempla, entre otras cosas, efectuar un fraccionamiento del proyecto original, Terminal Cerros de Valparaíso TCVL, mediante la reducción a la mitad del proyecto y el desplazamiento de la parte eliminada a diferentes áreas de la bahía de Valparaíso, lo que permitiría mantener el mismo nivel de carga proyectada para el proyecto original. Así, la zona de descarga del frente de atraque eliminado sería construido, según lo acordado, en lo que sería llamado el nuevo Sitio 3, y la zona de acopio o respaldo que contemplaba el proyecto original, sería trasladado a lo que es actualmente la Playa San Mateo. Además, dicho acuerdo contempla la construcción de un muelle bimodal de pasajeros y carga fraccionada.

En términos gráficos, la propuesta de dicho acuerdo se traduce en la siguiente imagen:



Como se puede apreciar en la imagen, la expansión portuaria contenida en dicho acuerdo se traduce en distribuir pequeños trozos de expansiones portuarias a lo largo de la bahía. Resulta sorprendente que dicha propuesta está constituida por pequeñas expansiones portuarias elaboradas con retazos disponibles dentro del borde costero, similar a un lego urbano, que se distancia de lo que podría considerarse una propuesta consistente e integral, que dé respuesta a las necesidades y requerimientos urbanísticas, patrimoniales y ambientales de una ciudad Patrimonio de la Humanidad como es Valparaíso

Sorprende aún más esta deficiente propuesta política, cuando se procede a hacer un ejercicio histórico y comparativo de las pasadas propuestas de expansión portuarias que se han ofrecido a Valparaíso. Existen, desde hace una década, propuestas que han sido presentadas a la ciudad y que responden de manera mucho más armónica urbanísticamente a las demandas de desarrollo portuario de la ciudad. Una de esas propuestas la constituye la presentada el año 2016 por las principales universidades del país, la que fue denominada "El Valparaíso que sí queremos" y que constituye una propuesta integral y comprensiva de lo que podría ser una expansión portuaria moderna y eficiente para Valparaíso, la que se puede apreciar en la siguiente imagen:



Como nos muestra la imagen, esta es una propuesta portuaria concentrada, robusta, que le daría una eficiencia y modernidad al puerto de Valparaíso, que cumple con los requerimiento de movilización de carga que requiere un puerto moderno y se ajusta a las demandas urbanísticas de una ciudad como Valparaíso. Una propuesta que potenciaría, no sólo el desarrollo económico en torno a la labor portuaria, sino que constituiría el motor para el desarrollo económico de la ciudad en diferentes aspectos, contrario a la actual propuesta que, no solamente representa un manejo mañoso de la ley ambiental, repartiendo retazos portuarios en la bahía de Valparaíso, lo que en la práctica constituye un fraccionamiento del proyecto original, sino que además representa una pésima respuesta a las necesidades de expansión portuaria que requiere la ciudad, en cuanto se plantea a espaldas de ésta, poniendo en peligro de devaluación la inversión realizada y el desarrollo de las diferentes vocaciones económicas de la ciudad.

## Compensaciones

Considerando que los puertos públicos constituyen unidades económicas de carácter estratégico para desarrollo del comercio internacional del país, sus recintos están regulados por ley y quedan fuera de jurisdicción urbanística. Para otorgar a los recintos portuarios otros usos que no sean portuario, se requiere desafectarlos de la condición portuaria para pasar a tener otros usos, es decir se requiere cambio de uso de suelo.

Además, para realizar un cambio de uso de suelo se requiere de una serie de procesos administrativos que involucran a diversos órganos y servicios del estado y no sólo depende de la Empresa Portuaria.

**¿Ha hecho el titular la consulta de pertinencia al Servicio de Evaluación Ambiental SEA, para hacer efectiva las compensaciones ofrecidas por el titular en terrenos portuarios, a saber, el Paseo Malecón, La Plaza del Mar y el Paseo Mirador?**

## Respuesta

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a la compatibilidad de las medidas de compensación.

Al respecto se señala que las medidas de compensación asociadas al borde costero, corresponden a medidas que se hacen cargo de los impactos significativos que la medida de mitigación Sitio Costanera no logra mitigar, lo anterior dentro del proceso de tramitación ambiental post RCA favorable N°39/2018, que responde al ICSARA que se enmarca se enmarca en lo ordenado por la sentencia de fecha 25 de mayo de 2022 del Segundo Tribunal Ambiental, causa Rol R-244-2020 (que acumuló las causas Roles 245, 246, 247, 249, 250 y 254 de 2020), la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso, resolvió retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto a la etapa de dictar un nuevo ICSARA, las que abordan los aspectos ambientales reprochados en la citada sentencia.

De este modo según lo indicado en el Resolvo N°2 de la sentencia de fecha 25 de mayo de 2022 del Segundo Tribunal Ambiental, se ordena retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del EIA del Proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl", hasta la etapa de dictarse un nuevo ICSARA que se refiera únicamente a la eventual alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por la salida de pescadores y relocalización de la caleta Sudamericana, así como a la evaluación y predicción del impacto ambiental sobre el paisaje y a las medidas de mitigación, reparación y/o compensación para tal componente. Lo anterior da cuenta al proceso retrotraído del EIA original, por lo tanto, no aplica una pertinencia.

Respecto al uso de suelo, al momento de la evaluación del proyecto, de acuerdo con la información pública y oficial contenida en el sistema de Infraestructura de Datos Especiales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, existen dos instrumentos de planificación territorial vigentes en el territorio donde se llevarán a cabo las medidas de compensación, a saber, el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso ("**PREMVAL**"), y el Plan Regulador Comunal de Valparaíso ("**PRC de Valparaíso**").

En lo que atañe al PREMVAL, dicho instrumento de planificación establece dos zonas en el territorio de interés: la "Zona de Infraestructura Portuaria" o "ZP" (en color gris) y la "Zona Áreas Urbanas o "AU" (en color naranja).

**Figura 33.1: Zonificación PREMVAL.**



Fuente: Figura 126 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

En lo relativo a la Zona ZP, ésta se encuentra regulada en el artículo N°43 de la Ordenanza Local del PREMVAL, que la define como una zona que el planificador destinó para actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal, en la que, por cierto, se admiten todas las actividades de tipo portuaria, lo cual, por expresa disposición de la Ley N°19.542, que Moderniza el Sector Portuario Estatal, considera como parte de las mismas todas aquellas actividades y/o destinos turísticos y recreativas asociados a los puertos. En tanto, en lo relativo a la Zona AU, el artículo 13 de la Ordenanza Local del PREMVAL las conceptualiza como aquellas definidas por los Planes Reguladores Comunales, Planes Secciones y Límites Urbanos vigentes. Vale decir, se delega la regulación de esta zona en el nivel de planificación comunal para los fines respectivos.

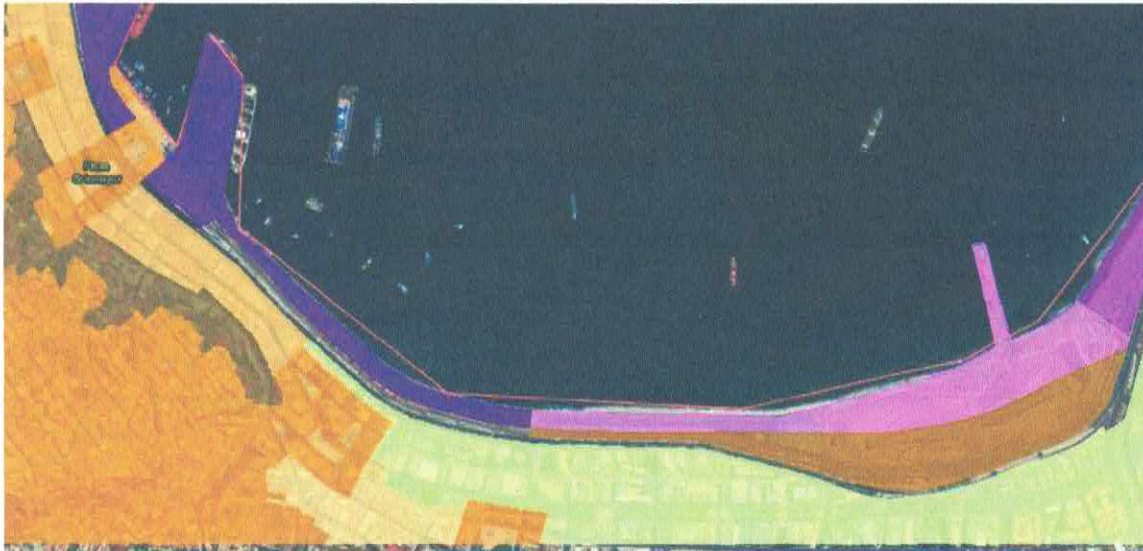
En este sentido, es útil recordar que, por aplicación de lo dispuesto en los artículos 28 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones ("LGUC"), y 2.1.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones ("OGUC"), cada instrumento de planificación territorial tiene un ámbito de competencia o acción propio en atención al área geográfica que abarca y a las materias que la ley le permite regular.

En armonía con lo anterior, el artículo 2.1.7 de la OGUC, precepto cuyo sentido y alcance que se encuentra interpretado por la Circular Ord. N°353, de 2009, de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ("DDU 219"), establece que dentro del ámbito de competencia propio de los instrumentos de planificación territorial de nivel metropolitano no se considera la determinación de normas urbanísticas para proyectos de equipamiento recreacional, deportivo y/o esparcimiento en el área urbana, ni tampoco la facultad de disponer áreas verdes o espacios públicos, salvo que estos últimos sean de extensión intercomunal. Como contrapartida, tal definición sí está entregada a la planificación de nivel comunal, tal y como se puede ver en el artículo 2.1.10 bis, letra f), de la misma OGUC.

De esta manera, para fines de analizar la compatibilidad territorial específica de las medidas de compensación de que se trata, es menester revisar la normativa que para estos fines determina el PRC de Valparaíso, ya que, como se indicó, es este instrumento de planificación territorial el competente para tales fines.

A este respecto, se tiene que el PRC de Valparaíso considera en este territorio dos zonas mixtas que son de interés, las denominadas “Zona costera portuaria” o “A1” (morado oscuro) y “Zona costera sector Yolanda de equipamiento complementario al puerto” o A3.1 (morado claro), como se ve en la figura siguiente:

**Figura 33.2: PRC de Valparaíso.**



Fuente: Figura 127 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ordenanza Local del PRC de Valparaíso, en la zona A1, se establece uso de suelo para Tipo de actividades productivas: portuario, ferroviario, pesquero, bodegas inofensivas y molestas, incluyendo acopio de contenedores; para Tipo de Equipamiento: Comercio, oficinas y recreativo; y para Tipo Espacios Públicos: Áreas verdes y Vialidad, mientras que, para la Zona A.3.1, permite Espacios públicos y áreas verdes. Según lo anteriormente señalado, las medidas de compensación de que se trata presentan plena compatibilidad territorial con la zonificación definida para estos fines en todos los niveles de planificación, y están especialmente admitidas por el PRC de Valparaíso, ya que se emplazarán en las zonas de tipo mixto A1 y A3.1, que contemplan varios usos de suelo, entre los cuales se admite expresamente el equipamiento, espacio público y áreas verdes.

Finalmente, y en lo relativo ahora a la administración y el mantenimiento de estos espacios para garantizar su correcta permanencia, cabe señalar que, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley N°19.542, ella corresponderá originariamente a la Empresa Portuaria de Valparaíso. Pero, ello no obsta a la posibilidad de que sea posteriormente entregada a un tercero para esos fines, conforme a los procedimientos que para tales fines permite el artículo 7° del referido texto legal, a saber, mediante concesión, arrendamiento u otro título que así lo permita. En este sentido, la mantención y administración de las áreas asociadas a las medidas antedichas será de cargo del titular de la RCA favorable.

## Reclamación

Sobre consulta de pertinencia de los proyectos de compensación:

El titular no ha respondido la observación formulada. Lejos de explicar si correspondía o no consultar al menos la pertinencia de las medidas de compensación planteadas (considerando que se trata de la ejecución de proyectos adicionales no contemplados en la RCA original) se limita a esgrimir razones administrativas. La respuesta resulta maliciosamente evasiva al sostener que no aplica la consulta de pertinencia de cada proyecto, dado que las compensaciones no serían un tema que el tribunal ordenó retrotraer.

La reducción y el cambio de proyecto que lleva a cabo el titular, al cual denomina "mitigación", representa un cambio de proyecto que el Segundo Tribunal Ambiental tampoco ordenó retrotraer, así como tampoco son materias retrotraídas las compensaciones que ofrece el titular. Es decir, ninguna de esas acciones (cambios en el proyecto original y proyectos y obras de compensación) que ofrece el titular después de la sentencia del Tribunal, son materias que el tribunal haya ordenado retrotraer.

Tal como lo afirmó el Servicio de Evaluación Ambiental, el titular procedió a un cambio de proyecto que en su ICSARA del 3-10-2024 ordenó al titular realizar una descripción ajustada del **nuevo proyecto** dado el **cambio significativo** realizado.

#### *"DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.*

*2. El titular identificó impactos significativos sobre el componente paisajístico, los que corresponden a puntos de observación dentro de áreas patrimoniales protegidas. Para ello, propone la medida de mitigación denominada "Sitio Costanera" (O-MIT-PA-1), la cual consiste en reducir el área de intervención, lo que constituye una acción relevante para la concepción del proyecto.*

*Adicionalmente, se ha presentado un plan de medidas de compensación O-COM-PA-1, O-COM-PA-2, O-COM-PT-3 y O-COM-PT-4 para aquellos impactos que no pueden ser mitigados por la medida mencionada, proponiendo proyectos de carácter urbano vinculados al borde costero que ofrecerán nuevas vistas hacia la bahía. Sin embargo, se mantiene la descripción del Proyecto anterior, antes de la implementación de las medidas de mitigación y compensación adoptadas. Esto implica que la descripción actual del proyecto no refleja adecuadamente los cambios y ajustes realizados en su propuesta tras la incorporación de dichas medidas en la Adenda. Por lo anterior, se solicita actualizar detalladamente la descripción del proyecto, para que refleje fielmente los cambios introducidos por las medidas de mitigación y compensación, a la propuesta original del Proyecto.*

*3. Se solicita aclarar la forma en que las medidas que se implementarán podrían modificar los impactos identificados, especialmente en las áreas patrimoniales protegidas. Para ello, es crucial que la descripción del proyecto se ajuste a los cambios realizados para asegurar una evaluación precisa y completa. Debiendo actualizar las áreas de influencia, línea de base, predicción y evaluación de impacto, artículo 11 de la Ley N°19.300, en caso de corresponder."*

Así, del expediente del proyecto se puede verificar que el titular se excedió en lo pedido por el tribunal, generando proyectos nuevos que no constituían las materias retrotraídas, sin embargo, para negarse a realizar la consulta de pertinencia, invoca las materias retrotraídas ordenadas por el tribunal Ambiental.

Respecto al uso de suelo:

El titular evade la respuesta e intenta confundir, ya los proyectos que ofrece como compensación, estarían situados dentro de la Zona Portuaria (regulada por el Instrumento de planificación intercomunal PREMVAL) y no en las zonas descritas comprendidas dentro del Plan Regulador Comunal. Por tanto, para dar efectivo cumplimiento al uso propuestos por esos nuevos proyectos de compensación, requerirá hacer cambios de uso de suelo y así poder implementar los usos urbanos dentro de la Zona Portuaria. En atención a esto, la supuesta compatibilidad territorial no es efectiva dado que para ello necesita modificar el PREMVAL, con objeto de pasar de tener un uso exclusivo de "infraestructura portuaria" a usos urbanos, integrando o transfiriendo esas áreas a la competencia del Instrumento de Planificación Territorial de escala local (PRC).

## **Impacto Acústico. Ruido**

Esta nueva versión del proyecto Terminal2, disminuye en 2/3 su superficie de operaciones; de 13,6 hectáreas del proyecto inicial a 5,7 hectáreas y reduce su frente de atraque de 725 metros de longitud a 433 metros lineales, respecto del proyecto original, lo que permitirá atender sólo una nave post panamax.

Sin embargo, todas las grúas y maquinaria que estaban contempladas para el funcionamiento del proyecto original, con una superficie de operación de 13,6 ha, con un muelle de 725m de longitud, destinadas a atender 2 naves post panamax, con este nuevo proyecto serán emplazadas en un superficie reducida en 2/3, es decir; existirán 5 Grúas Ship to Shore (STS), 12 Grúas Rubber Tired Gantry (RTG), 2 Vehículo Reach Stacker (RS), 4 Vehículo Empty Container Handler (ECH) que estarán en funcionamiento dentro de una superficie que representa solo un tercio de la superficie para las que fueron planificadas originalmente. Además, estarán trabajando simultáneamente.

Las imágenes presentadas por el titular reflejan de manera gráfica el cambio significativo en la disposición que tendrán las grúas en este nuevo y reducido espacio. [se adjuntan imágenes]

Al reducirse el área de operación del proyecto a un tercio y mantenerse exactamente la misma cantidad de grúas y maquinaria, se produce una redistribución de los impactos respecto del proyecto original y por tanto se concentran e intensifican esos impactos en esta área reducida.

La intensificación de operaciones tiene como consecuencias una intensificación del ruido. Sin embargo, el titular no ha presentado un estudio de ruido acorde a las nuevas condiciones que se generarán, producto de este cambio sustantivo del proyecto.

**Solicito se realice un nuevo estudio de impacto acústico considerando que el titular no ha realizado un estudio actualizado, además mantiene la línea base de ruido con los datos desactualizados, de dado que el parque vehicular está desactualizado en más de 10 años. En concreto, la Línea de Base referida a las modelaciones de impacto de ruido (diurno y nocturno), debe representar en su proyección la carga vehicular que actualmente registra la industria portuaria de Valparaíso.**

**Solicito se realice un estudio independiente de ruidos que dé garantías de los resultados, permitiendo que la autoridad competente (Ministerio del Medio Ambiente) pueda verificar técnicamente los protocolos y resultados en el marco del D.S. N°38, Norma de Emisión de Ruidos.**

## Respuesta

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a las emisiones de ruido del proyecto.

Respecto a la solicitud se señala que, en atención a la observación, se actualizó la estimación y modelación acústica hacia los receptores sensibles que se generarán durante la ejecución del Proyecto, considerando el peor escenario, aplicando los límites máximos permisibles del D.S. N° 38/2011 del MMA para fuentes fijas y la normativa de referencia adoptada para fuentes móviles. Los resultados evidencian que, en todos los receptores evaluados, los niveles proyectados no superan los valores establecidos por las normas aplicables.

Los niveles basales de ruido se obtuvieron usando como referencia el procedimiento definido en el D.S. N°38/11 del MMA, las cuales fueron realizadas los días 5 y 7 de mayo de 2025 en horario diurno y nocturno. Así, la actualización de la modelación acústica presenta mediciones de niveles basales actualizados tanto en los puntos alejados del puerto (R18 y R26 a R31), como en los receptores más cercanos al área del Proyecto (R19 a R25, R30 y R31). Esto último, con el fin de obtener y evaluar el NPC producto de la operación actual del puerto, donde se descarta todo tipo de ruido ocasional y externo, procurando obtener una muestra homogénea y representativa de las actividades de operación del recinto.

La siguiente tabla presenta el resultado obtenido de las mediciones en los puntos más cercanos al área del Proyecto y las fuentes de ruido percibido.

Tabla 33.1. Niveles de ruido registrados en receptores asociados a la operación – Diurno.

Receptor	NPSeq Promedio [dB(A)]	Fuentes de Ruido	Hora de Medición
R19	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	15:02
R20	59	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	18:12
R21	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	17:15
R22	58	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	16:25
R23	58	Tránsito camiones	18:25
R24	58	Tránsito camiones	18:43
R25	52	Tránsito camiones	17:33
R30	60	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	16:44
R31	59	Grúas de carga, tránsito camiones, motor barco	17:03

Fuente: Tabla 29 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Como se puede observar, en el periodo diurno los Niveles de Presión Sonora Equivalentes (NPSeq) fluctúan entre los 52dB(A) y 60dB(A). La fuente principal fuente de ruido son el tránsito vehicular y actividades portuarias.

Tabla 33.2: Niveles de ruido registrados en receptores asociados a la operación – Nocturno.

Receptor	NPSeq Promedio [dB(A)]	Fuentes de Ruido	Hora de Medición
R19	56	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	23:42
R20	57	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:51
R21	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:41
R22	52	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	01:21
R23	56	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:35
R24	57	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	22:48
R25	51	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:07
R30	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	01:05
R31	53	No se perciben ruidos por trabajos del sector puerto	00:00

Fuente: Tabla 30 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Como se puede observar, en el período nocturno los Niveles de Presión Sonora Equivalentes (NPSeq) fluctúan entre los 51dB(A) y 62dB(A). La principal fuente de ruido corresponde al flujo vehicular.

De acuerdo con lo anterior, en la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, Anexo 4.2, se actualizó la estimación y modelación acústica hacia los receptores sensibles. Las mediciones en los receptores más cercanos al área del Proyecto (R19 a R25, R30 y R31) presentaron los NPC producto de la operación actual del puerto y donde la principal fuente de ruido son el tránsito vehicular y las actividades portuarias.

A continuación, se presenta la evaluación normativa de los niveles de ruido por ruido de tráfico obtenidos para la fase de construcción y operación del Proyecto.

Tabla 33.3: Evaluación Normativa ruido por flujo vehicular. Fase de Construcción

Receptor	Altura	NPS Estimado dB(A)	Límite Máximo Permisible	Evaluación OPB814.41
R18_A	1.50	47	65	Cumple
R18_B	4.00	48	65	Cumple
R19_A	1.50	50	65	Cumple
R19_B	4.00	50	65	Cumple
R19_C	6.50	50	65	Cumple
R20.1_A	1.50	42	65	Cumple
R20.1_B	4.00	45	65	Cumple
R20.1_C	6.50	46	65	Cumple
R20.2_A	1.50	42	65	Cumple

R20.2_B	4.00	44	65	Cumple
R20.3_A	1.50	42	65	Cumple
R20.3_B	4.00	45	65	Cumple
R21.1_A	1.50	42	65	Cumple
R21.1_B	9.00	46	65	Cumple
R21.1_C	16.50	46	65	Cumple
R21.2_A	1.50	42	65	Cumple
R21.2_B	9.00	43	65	Cumple
R21.2_C	16.50	43	65	Cumple
R21.3_A	1.50	40	65	Cumple
R22_A	1.50	40	65	Cumple
R22_B	31.50	43	65	Cumple
R22_C	61.50	42	65	Cumple
R23_A	1.50	16	65	Cumple
R23_B	31.50	31	65	Cumple
R23_C	61.50	39	65	Cumple
R24_A	1.50	17	65	Cumple
R24_B	16.50	26	65	Cumple
R24_C	34.00	33	65	Cumple
R25_A	1.50	17	65	Cumple
R26_A	1.50	40	65	Cumple
R26_B	4.00	42	65	Cumple
R27.1_A	1.50	33	65	Cumple
R27.1_B	4.00	34	65	Cumple
R27.1_C	6.50	35	65	Cumple
R27.2_A	1.50	35	65	Cumple
R27.2_B	4.00	36	65	Cumple
R27.2_C	6.50	37	65	Cumple
R27.3_A	1.50	36	65	Cumple
R27.3_B	4.00	37	65	Cumple

R27.3_C	6.50	38	65	Cumple
R27.4_A	1.50	38	65	Cumple
R27.4_B	4.00	39	65	Cumple
R27.4_C	6.50	39	65	Cumple
R28.1_A	1.50	39	65	Cumple
R28.1_B	4.00	39	65	Cumple
R28.1_C	6.50	40	65	Cumple
R28.2_A	1.50	39	65	Cumple
R28.2_B	4.00	39	65	Cumple
R28.2_C	6.50	40	65	Cumple
R29.1_A	1.50	44	65	Cumple
R29.1_B	4.00	45	65	Cumple
R29.1_C	6.50	45	65	Cumple
R29.2_A	1.50	44	65	Cumple
R29.2_B	4.00	44	65	Cumple
R29.2_C	6.50	44	65	Cumple
R30_A	1.50	39	65	Cumple
R30_B	26.50	45	65	Cumple
R30_C	54.00	44	65	Cumple
R31_A	1.50	39	65	Cumple
R31_B	21.50	45	65	Cumple
R31_C	41.50	44	65	Cumple

Fuente: Tabla 31 de la Adenda Ciudadana, presente en la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Según se señala en el numeral 5.1 del ICE, los niveles proyectados durante la fase de construcción y operación en los receptores urbanos sensibles, incluidos los cerros Concepción y Alegre, incluso con la actividad continua (día y noche) del terminal portuario, cumplen con los límites máximos permisibles establecidos en el D.S. N°38/2011 para receptores sensibles urbanos (incluidos los cerros). Dado que la modelación demuestra el cumplimiento normativo, el impacto acústico no se considera significativo en términos de riesgo para la salud de la población. Adicionalmente, el tráfico de camiones del proyecto se canaliza exclusivamente por el Corredor Logístico Acceso Sur/Camino La Pólvora, evitando el centro de Valparaíso (Errázuriz, Blanco, Esmeralda) y, por ende, el recorrido turístico mencionado, lo que mitiga la contaminación sonora en el área patrimonial.

Cabe señalar además que, tal como se señala en el numeral 4.5.8.2 del ICE, a causa de la implementación de las medidas de mitigación y compensación que contempla el proyecto, el titular,

en el numeral 4.1.4 del Anexo 7-2 de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, determinó el uso de camiones "Terminal Tractor" eléctricos, para los cuales se estima un nivel de emisión de hasta 5 dB(A) de manera conservadora, siendo el nivel de emisión más bajo que los camiones convencionales diésel. Por tanto, se espera que los niveles de emisión globales de ruido en el sector portuario disminuyan durante la fase de operación.

Es importante de señalar que, según se indica en el numeral 12.1.23 del ICE, el proyecto contempla el Compromiso ambiental voluntario, cuyo objetivo consiste en informar, socializar e instruir a la comunidad local e interesados sobre el estado de avance del proyecto. El plan comunicacional estará dirigido a organizaciones comunitarias territoriales y funcionales y comunidad local perteneciente al área de influencia del proyecto para el medio humano, tanto en el sector TCVAL como CFLP. Contemplará talleres comunitarios y visitas programadas. Dicho plan contemplará además un formulario para la recepción de quejas o sugerencias (impreso y digital). Mayores antecedentes en el numeral 12.1.23 del ICE.

Según lo anterior y en atención a lo indicado en el numeral 6.2.1 del ICE, no se generará o presentará riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos.

Respecto a su solicitud de *"un estudio independiente de ruidos que dé garantías de los resultados, permitiendo que la autoridad competente (Ministerio del Medio Ambiente) pueda verificar técnicamente los protocolos y resultados en el marco del D.S. N°38, Norma de Emisión de Ruidos"* se señala que, el estudio de ruido fue elaborado siguiendo estrictamente los protocolos indicados en la normativa ambiental vigente.

Para la evaluación de la emisión de ruido asociado a la ejecución del Proyecto se aplica la "Norma de Emisión de Ruido Generados por Fuente que Indica" contenida en el Decreto Supremo N°38 del año 2011 del Ministerio de Medio Ambiente.

De acuerdo con su Artículo 1, el objetivo de esta norma es proteger la salud de la comunidad para lo cual establece límites máximos permisibles de ruido aplicables a la emisión exclusiva de toda actividad productiva, comercial, de esparcimiento y de servicios, faenas constructivas y elementos de infraestructura que generen emisiones de ruido con excepción de las actividades expresamente señaladas en el Artículo 5°. Los límites de emisión de ruido de acuerdo con el D.S. N° 38/11 del MMA, expresados en términos del descriptor "Nivel de Presión Sonora Corregido" (NPC).

La evaluación de ruido asociados a la construcción del Proyecto en cuanto al tránsito vehicular se realiza con respecto a una norma de referencia ante la ausencia de normas para fuentes móviles en el territorio nacional. En particular, para estos efectos se adopta el criterio establecido por la Norma Suiza OPB 814.41 "Sobre la Protección contra el Ruido", que corresponde a un criterio que se aplica frecuentemente en nuestro país como norma de referencia, en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para evaluar el Impacto Acústico generado por el tránsito vehicular. Tiene por objetivo la protección contra el ruido perjudicial o molesto de los receptores y reglamenta, entre otros:

- La limitación de las emisiones del ruido exterior producidas por la explotación de instalaciones nuevas o existentes.
- La delimitación y el equipamiento de zonas a construir en los sectores expuestos al ruido;
- El aislamiento contra el ruido exterior e interior de los edificios nuevos que disponen de locales sensibles al ruido;

-La determinación de las inmisiones de ruido exterior y su evaluación a partir de valores límites de exposición.

Esta norma establece diversos procedimientos de evaluación asociados al ruido, entre ellos, el tránsito vehicular, estableciendo diversos límites de planificación, inmisión y alarma, definidos según los grados de sensibilidad de cada zona donde se emplazan el o los receptores.

En relación a las normativas de referencia, la "Guía para la predicción y evaluación de impactos por ruido y vibración en el SEIA" publicada por el SEA en 2019, se indica que En caso de no contar con normativa ambiental aplicable se deben utilizar normas de referencia de alguno de los Estados indicados en el artículo 11 del Reglamento del SEIA. En Chile no existe normativa ambiental para la evaluación de vibraciones ni de ruido por flujo vehicular. En este sentido, en la presente versión del estudio de ruido y vibraciones se considera para la evaluación del ruido por flujo vehicular el criterio establecido por la Norma Suiza OPB 814.41 "Sobre la Protección contra el Ruido", que corresponde a un criterio que se aplica frecuentemente en nuestro país como norma de referencia, en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para evaluar el Impacto Acústico generado por el tránsito vehicular. Por otra parte, para la evaluación de vibraciones por uso de maquinarias se utiliza el criterio establecido en el documento FTA-VA-90-1003-06 "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*", de la *Federal Transit Administration* (FTA) de Estados Unidos publicada en mayo de 2006, que establece entre otras consideraciones criterios sobre daño estructural, y grados de molestia sobre receptores humanos.

De acuerdo con lo anterior, el estudio de Ruido fue realizado bajo los lineamientos indicados en la legislación ambiental vigente siguiendo estrictamente los protocolos indicados en el D.S. N°38/11 del MMA, Guías Criterio publicadas por el SEA y normas de referencia que se aplican frecuentemente en nuestro país en el marco del Sistema de Evaluación Ambiental. Por lo tanto, los resultados incluidos en el informe son verificables por la autoridad, toda vez que además incluye en Apéndices y Anexos las Fichas de Medición de Fuentes de Ruido, Certificados de Calibración de los Equipos de Medición, Fichas de Medición y Evaluación de NPC (según D.S. N°38/11 del MMA), archivos KMZ, Mapas de ruido y Memorias Inoise.

## Reclamación

Aquí, al igual que en los impactos viales, el titular vuelve a cometer el mismo error, presenta informes de impacto acústico que no da cuenta de la realidad actual.

Los ejercicios de modelación que presenta el titular son ejercicios teóricos en base a instrumentos de proyección que, contrastados con la realidad que actualmente existe, no dan cuenta de los problemas que genera el proyecto en lo relativos a sus impactos acústicos y que repercuten en la calidad de vida de sus habitantes.

Prueba de ello es que, como consecuencia de los ruidos generados por la actividad portuaria en la zona donde se emplazaría el proyecto, la Superintendencia de Medio Ambiente ha sancionado al titular por exceder la emisión de ruidos emanados de la actividad portuaria que actualmente se desarrolla en esa área, como queda de manifiesto en la Resolución Exenta N°1684 de fecha 14 de agosto de 2025.

Es decir, sin existir aún el proyecto, ya la actividad portuaria que se desarrolla en la actualidad en la zona y que es colindante con el área urbana, genera ruidos que sobrepasan los límites permitidos, lo que ha traído como consecuencia que el titular haya sido multado por ese incumplimiento de la norma de emisión de ruidos.

Por lo anteriormente expuesto, la respuesta del titular resulta insatisfactoria por estar desajustada a la realidad.

## **Impacto vial**

Los cambios expuestos anteriormente en las condiciones de operación de este nuevo proyecto tendrán efectos sobre el flujo vehicular y movimiento de carga. Es decir, existirán 5 grúas operando simultáneamente en la descarga de una nave, por lo que la frecuencia de movilización de carga se intensificará y con ello la frecuencia en el flujo de camiones, a diferencia del anterior proyecto, que las 5 grúas estaban contempladas para recibir 2 naves, que podían estar operando simultáneamente o no, dependiendo de la eventualidad de que arribaran 2 naves a la vez.

Se requiere que el titular presente en el actual proceso de evaluación todos los antecedentes técnicos respecto al impacto vial, teniendo en consideración que la situación base de tránsito vehicular existente más la proyectada (situación con proyecto) difiere de la condición base presentada en el EIA. Además, la modelación solicitada debe contemplar las restricciones de tránsito de carga pesada por el área urbana de la ciudad de Valparaíso. Por tanto, el titular debe demostrar que el "Acceso Sur" aún tiene la capacidad para dar fluidez al tránsito de camiones desde y hacia el puerto.

El titular no ha presentado compensaciones ni mitigaciones a las poblaciones aledañas al Acceso Sur por las afectaciones que sufrirán, producto de esta intensificación del tráfico que soportará el Acceso Sur, considerando que en el presente esta vía de acceso se encuentra colapsada.

## **Respuesta**

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales del proyecto.

Al respecto se señala que, en el Anexo 4.1 de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, se realizó una actualización del informe vial que renueva la línea base de tránsito con aforos recientes y de la ruta logística Camino La Pólvora, ZEAL, conexiones a Ruta 68, modelando escenarios sin y con proyecto en horas punta.

Respecto del posible aumento en los tiempos de desplazamiento en fase de construcción del proyecto, según se señala en la Tabla 9 Distribución por mes del flujo en la etapa de Construcción año 2 del Terminal Cerros de Valparaíso TCVL, del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, el mes con mayor cantidad de viajes en la fase de construcción del puerto corresponde al mes 19 del año 2 de la fase de construcción, con 5.176 viajes al mes. Las actividades que concentran mayor parte del flujo (85% aproximadamente) son la construcción del muelle e instalación de faenas.

Para estimar la cantidad máxima de viajes que podrían concurrir en las horas de mayor demanda (horas punta) se asumen los siguientes supuestos:

- La semana tiene 5,5 días laborales.
- El flujo diario de camiones se concentra en 12 horas.

- Flujo diario de vehículos livianos y buses se concentra en 4 horas
- Los resultados se aproximan al entero superior.

Tabla 33.4: Estimación de viajes de la etapa de construcción en hora punta TCVAL

Tipo Veh	Veh/ Mes 19	Veh/ Semana	Veh/ Día	Veh/ Hora
VL	390	98	18	5
Camión	3866	967	176	15
Bus	920	230	42	11
<b>TOTAL</b>	<b>5176</b>	<b>1294</b>	<b>235</b>	<b>31</b>

Fuente: Tabla 11 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Según la tabla anterior, la máxima concentración de flujo esperable durante la etapa de construcción será de 31 vehículos por hora por sentido y ocurrirá durante el segundo año de la fase de construcción.

#### Construcción Ascensor El Arrayán

La construcción del ascensor tomará 14 meses y las obras se realizarán en paralelo con la construcción de las obras en el recinto portuario. Según se indica en la Tabla 12 Estimación de viajes de construcción de Ascensor El Arrayán (veh/semana), literal 3.2 del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, la semana con mayor concentración de viajes corresponderá a la semana 24 del mes 6 de construcción, con 22 camiones/semana.

La obra generará viajes en vehículos livianos (VL) como camionetas y furgones asociado a transporte de personal y supervisión, equivalente a 4 viajes por cada viaje de camión. Se considera:

- 5,5 días laborales por semana
- Hora Punta concentra 15% de viajes diarios de camión
- Hora Punta concentra 30% de viajes diarios de VL.

La siguiente tabla presenta la estimación de viajes a nivel diario y en hora punta:

Tabla 33.5: Estimación de viajes obra ascensor, hora punta.

Tipo Veh	Veh/Semana	Veh/día	Hora Punta (Veh/h)
Camión	22	4	1
VL	88	16	5
<b>Total</b>	<b>110</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

Fuente: Tabla 13 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Se estima que la construcción del ascensor presentará **6 viajes** por sentido en hora punta del mes con mayor flujo.

### Etapa de Operación del Terminal Cerros de Valparaíso TCVAl

De acuerdo con la información histórica de flujo ZEAL-Puerto, se advierte un decrecimiento sostenido de la demanda de servicios portuarios, según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 33.6: Flujo histórico ZEAL-Puerto

<b>Flujo Zeal - Puerto</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Veh/año	57493	41825	36546	36437	43017	28686	29537
	4	0	9	3	9	0	4
Veh/mes	47911	34854	30456	30364	35848	23905	24615
Veh/día	1597	1162	1015	1012	1195	797	821
Veh/hora	67	48	42	42	50	33	34

Fuente: Tabla 14 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para evaluar la etapa de operación se considera el flujo asociado con el aumento de capacidad proyectado.

A continuación, se presenta la estimación de viajes de camión en la etapa de operación.

Tabla 33.7: Viajes mensuales etapa de operación del proyecto.

<b>1) Traslado de carga, materiales e insumos</b>				
<b>Actividad</b>	<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>	<b>Veh/mes</b>
Camiones para contenedores con chasis	Tractocamión	ZEAL	Terminal Costanera	22.769
Terminal Tractor con chasis	Terminal tractor	Acopios contenedores	Delantal muelle	1.626
Camioneta	Camioneta	ZEAL	Terminal Costanera	60
Combustible	Camión cisterna 10 m <sup>3</sup> ; camión mediano)	Valparaíso	Terminal Costanera	1
Aceites lubricantes e hidráulicos	Camión cisterna (1 m <sup>3</sup> ; camión liviano)	Valparaíso	Terminal Costanera	1
<b>2) Traslado de residuos sólidos y efluentes líquidos</b>				
<b>Actividad</b>	<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>	<b>Veh/me s</b>
Residuos sólidos domésticos (RSD)	Camión plano (camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Relleno sanitario	10
Residuos sólidos industriales no peligrosos (RSINP)	Camión tolva (20 m <sup>3</sup> ; camión grande)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Sitio vertido	1
Residuos peligrosos (RESPEL, excepto lodos) (**)	Camión plano (camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio Costanera	Sitio vertido	0,2
Retiro lodos de DAF	Camión cisterna (10 m <sup>3</sup> ; camión mediano)	Medida de Mitigación Sitio	Sitio vertido	1

Actividad	Tipo de Vehículo	Costanera Origen	Destino	Veh/me s
	<b>Total, vehículos Mes</b>		<b>24.469</b>	

Fuente: Tabla 15 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para estimar la cantidad de viajes en hora punta se asumen los siguientes supuestos operativos:

- El puerto recibe/despacha carga 30 días por mes.
- Flujo de Vehículos Livianos (VL) asociados a supervisión y traslado de personal, equivale a un 10% de flujo de camiones.
- Flujo de camiones se distribuye en 24 horas al día.
- Flujo de VL se distribuye en 10 horas.
- Los resultados se aproximan al entero superior

Tabla 33.8: Estimación de flujo en hora punta, etapa de operación

Tipo Veh	Veh/mes	Veh/Sem ana	Veh/día	Hora Punta (veh/h)
Camiones	24.469	6118	816	34
VL	2.447	612	82	9
<b>Total</b>	<b>26.916</b>	<b>6.730</b>	<b>898</b>	<b>43</b>

Fuente: Tabla 16 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

En la fase de operación se estima un flujo de 43 vehículos por hora, en hora punta.

A continuación, se presenta un resumen del flujo del proyecto:

Tabla 33.9: Resumen de flujo en hora punta

Fase	Sector	Flujo Hora punta Veh/h			Total
		VL	Bus	Camión	
Construcción	Puerto	5	11	15	31
Construcción	Ascensor	5	-	1	6
Operación	Puerto	9	-	34	43

Fuente: Tabla 17 del Anexo 4.1, Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Para realizar la modelación de los aportes del proyecto, se realizaron dos campañas de flujo: una en Camino La Pólvora, principal vía de acceso y egreso de camiones al puerto de Valparaíso, con el fin de recalcular las tasas de crecimiento anual que alimentan los escenarios base y con proyecto en las etapas de construcción y operación. La otra medición, en el centro de Valparaíso, en las proximidades de la Plaza de la Aduana. Para evaluar el impacto de la fase de construcción del Ascensor El Arrayán.

El propósito de la modelación vial es verificar si el proyecto en su versión reformulada, incluyendo las obras de compensación ambiental tiene o no un efecto significativo en los tiempos de desplazamiento de los usuarios del entorno.

Es importante destacar que se evaluaron por separado los dos sectores donde el proyecto considera realizar obras. Por una parte, las obras en el recinto portuario (muelle y remodelación de borde costero) en el sistema de transporte conformado por Camino La Pólvora entre el Puerto y

Ruta 68 incluyendo los principales puntos de generación y atracción de viajes intermedios como Zeal y la Cantera en Fundo Los Perales. Por otra parte, se analizará la etapa de construcción del Ascensor El Arrayán en la intersección relevante más cercana, correspondiente a Carampangue con Bustamante.

Modelación Medida de Mitigación Sitio Costanera: Muelle + Mejoras urbanas de las Medidas de Compensación Borde Costero

Según los antecedentes presentados en la Tabla 37 Demoras promedio por usuario (seg/veh/arco), del Anexo 4.1 Estudio Vial de la Adenda Complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, que se presentan en la tabla de a continuación, en promedio, el flujo que aportará el Proyecto en los dos períodos punta tanto en construcción como en operación aumentará el tiempo de viaje en menos de un segundo por arco.

Tabla 33.10: Demoras promedio por usuario (seg/veh/arco).

DEMORAS SISTEMA (H)		PUNTA MAÑANA					PUNTA TARDE				
		Actual 2025	Construcción		Operación		Actual 2025	Construcción		Operación	
INTERSECCION	ACCESO		31BA	31CP	33BA	33CP		31BA	31CP	33BA	33CP
La Pólvara (OP) / F-98 Norte	NORTE	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
La Pólvara (OP) / F-98 Norte	ORIENTE	1,6	2,1	2,2	2,1	2,5	2,8	3,5	3,6	3,6	4,0
La Pólvara (PO) / F-98 Sur	SUR	1,1	1,3	1,3	1,4	1,4	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
La Pólvara (PO) / F-98 Sur	PONIENTE	2,1	2,6	2,7	2,7	2,9	1,6	2,0	2,1	2,1	2,2
La Pólvara (OP) / ZEAL NS	NORTE	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6
La Pólvara (OP) / ZEAL NS	ORIENTE	1,9	2,4	2,7	2,5	2,6	3,0	3,7	4,0	3,8	3,9
La Pólvara (PO) / ZEAL SN	SUR	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9
La Pólvara (PO) / ZEAL SN	PONIENTE	2,0	2,4	2,5	2,5	2,5	0,8	1,0	1,1	1,0	1,0
La Pólvara (PO) / Cantera	SUR	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2
La Pólvara (PO) / Cantera	PONIENTE	3,9	4,7	5,0	5,0	5,0	2,4	2,9	3,2	2,9	3,0
La Pólvara (OP) / Ramal F-720 NS	NORTE	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3
La Pólvara (OP) / Ramal F-720 NS	ORIENTE	1,1	1,3	1,4	1,4	1,5	1,4	1,8	1,8	1,9	1,9
Ruta F-720 / CS Norte	NORTE	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ruta F-720 / CS Norte	ORIENTE	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	0,7	0,9	0,9	1,0	0,9
Ruta F-720 / CS Norte	SUR	0,1	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6	0,4	0,4
Ruta F-720 / CS Norte	PONIENTE	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ruta F-720 / CS Sur	NORTE	1,8	2,2	2,2	2,3	2,3	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Ruta F-720 / CS Sur	ORIENTE	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4
Ruta F-720 / CS Sur	SUR	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
La Pólvara (PO) / Ramal Sur F-720	SUR	1,6	2,3	2,2	2,4	2,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8
La Pólvara (PO) / Ramal Sur F-720	PONIENTE	1,9	2,4	2,4	2,6	2,6	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
La Pólvara (PO) / Acceso Placilla	SUR	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
La Pólvara (PO) / Acceso Placilla	PONIENTE	2,8	3,5	3,5	3,7	3,7	1,2	1,4	1,4	1,5	1,5

La Pólvara (OP) / Ramal norte 68 Ch	NORTE	1,1	1,4	1,4	1,4	1,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7
La Pólvara (OP) / Ramal norte 68 Ch	ORIENTE	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,2	1,3	1,3
<b>TOTAL DEMORAS (H)</b>		<b>27,3</b>	<b>34,0</b>	<b>35,8</b>	<b>35,5</b>	<b>36,6</b>	<b>21,6</b>	<b>26,8</b>	<b>28,4</b>	<b>27,4</b>	<b>28,3</b>
<b>VIAJES TOTALES</b>		<b>6161</b>	<b>7510</b>	<b>7810</b>	<b>7835</b>	<b>8008</b>	<b>4630</b>	<b>5687</b>	<b>5944</b>	<b>5788</b>	<b>5953</b>
<b>DEMORA POR USUARIO / ARCO (SEG)</b>		<b>15,9</b>	<b>16,3</b>	<b>16,5</b>	<b>16,3</b>	<b>16,4</b>	<b>16,8</b>	<b>17,0</b>	<b>17,2</b>	<b>17,0</b>	<b>17,1</b>

### Modelación construcción Ascensor Arrayán

La modelación fue realizada sobre la base de la medición de flujo en el empalme de calle Bustamante con Carampangue, la cual corresponde la ruta de construcción del proyecto, considerando la estimación de demanda del Proyecto en la etapa de mayor flujo de la construcción. Se utilizó la herramienta SIDRA

INTERSECTION 6.0, que es apropiada para el análisis de intersecciones aisladas y reguladas con señal de prioridad.

Realizada la modelación, se obtuvieron resultados globales como el índice de rendimiento (IR), la demora promedio, la longitud de cola máxima promedio, el grado de saturación (X) y el tiempo de demora promedio por vehículo. La siguiente tabla presenta los resultados generales de la intersección:

Tabla 33.11: Indicadores globales por escenario

INDICADOR	PUNTA MAÑANA			PUNTA TARDE		
	ACTUAL	BASE	C.P.	ACTUAL	BASE	C.P.
Flujo Total	1594	1851	1872	1376	1600	1603
IR (UM/h)	30	35,5	36,8	24,5	28,7	28,7
Cola Max (veh)	9,9	15	16,1	3,9	5,6	5,7
X (%)	53%	63%	64%	43%	50%	49%
Detenciones	1244	1443	1431	1004	1165	1158
T viaje Promedio (Seg)	48,4	48,6	48,6	47,7	47,8	47,8
Demora Promedio (s)	10,2	10,4	10,4	9,6	9,7	9,6
Demora Total (veh-H/H)	4,52	5,35	5,41	3,67	4,3	4,27
T Viaje total (h-veh)	21,4	25	25,3	18,2	21,2	21,3

Fuente: Tabla 104 de la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Con respecto a la tabla anterior, la intersección presenta un nivel de saturación con proyecto (X) de 64%, por debajo del 80% de referencia en todos los escenarios, respecto de la Situación Base, mientras que el proyecto incrementaría marginalmente dicho indicador (en torno al 1% en Punta Mañana).

Respecto de los tiempos de desplazamiento (Demora promedio) en situación con proyecto, no se calculan incrementos significativos respecto a Situación Base.

Se presenta la siguiente tabla con información desagregada por aproximación a la intersección. Se reporta resultados de Velocidad promedio, Grado de Saturación, Cola promedio, Flujo, Demoras, nivel de servicio y capacidad vial.

Tabla 33.12: Resultados por aproximación a la intersección

Indicador	Acceso	PUNTA MAÑANA			PUNTA TARDE		
		ACTUAL	BASE	CON PROYECTO	ACTUAL	BASE	CON PROYECTO
Velocidad promedio (km/h)	NORTE	49	49	49	49,1	49	49,1
	PONIENTE	45,5	45,1	45,1	45,7	45,5	45,5
Grado de Saturación X (%)	NORTE	39%	45%	45%	43%	50%	49%
	PONIENTE	53%	63%	64%	32%	38%	38%
Longitud de cola promedio (veh)	NORTE	0	0	0	0	0	0
	PONIENTE	1,4	2,1	2,3	0,6	0,8	0,8
Demora promedio(s)	NORTE	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,4
	PONIENTE	12,1	12,6	12,6	11,9	12,1	12,1
Capacidad vial	NORTE	3626	3663	3623	3657	3596	3580
	PONIENTE	1407	1385	1372	1342	1361	1334
Nivel de servicio	NORTE	A	A	A	A	A	A
	PONIENTE	B	B	B	B	B	B
FLUJO	NORTE	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,4
	PONIENTE	12,1	12,6	12,6	11,9	12,1	12,1

Fuente: Tabla 105 de la Adenda Complementaria, de fecha 02 de diciembre de 2025.

Se observa que el **incremento de flujo aportado por el proyecto no incide en un cambio significativo de la velocidad promedio en los accesos a la intersección evaluada.**

El flujo del proyecto incrementa levemente el grado de saturación (1%) en el acceso norte en punta tarde; mientras que en el demás acceso no se experimentan aumentos mayores a 1%. El incremento detectado es bajo por lo cual se descarta existencia de congestión en todos los escenarios.

Según los antecedentes indicados, es posible descartar la generación de lo establecido en el Artículo 7 del reglamento del SEIA, relativo a la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, durante las fases de construcción y operación del proyecto.

Respecto del Acceso Sur, la modelación 2025 se centró en la ruta logística de acceso de camiones (La Pólvara–ZEAL–Ruta 68), segregado del borde urbano, justamente para evaluar la capacidad efectiva del Acceso Sur en condiciones actuales y con proyecto. Los resultados de Informe Vial actualizado indica que, con el proyecto, no se aprecian incrementos relevantes de saturación ni demoras que comprometan la fluidez del corredor; se mantiene un desempeño estable y sin congestión crítica atribuible al proyecto, lo que acredita la capacidad remanente del Acceso Sur.

Como antecedente complementario, previamente ya se había incorporado parámetros operativos del Acceso Sur y del uso de La Pólvara, incluyendo horarios y tipos de camión (cumplimiento de pesos MOP), y reportó grados de saturación en rangos aceptables al momento de esa evaluación, coherentes con un nivel de servicio adecuado para el acceso logístico al puerto. En consecuencia, y con la verificación 2025, se demuestra que el Acceso Sur mantiene capacidad para dar fluidez al tránsito de camiones, de modo que no se configura impacto significativo en vialidad bajo art. 7 letra b) del RSEIA y, por lo tanto, no se requiere la aplicación de medidas viales adicionales.

En calidad de aire, la modelación de dispersión 2025 acredita cumplimiento normativo en los receptores sensibles; y en ruido, la evaluación confirma cumplimiento del D.S. N°38/2011, de modo que según el art. 5 letra b) del RSEIA no se generan impactos significativos por ruido sobre la población y, por lo tanto, no se requiere la aplicación de medidas de compensación o mitigación.

## Reclamación

Los ejercicios de modelación que presenta el titular son ejercicios teóricos en base a instrumentos de proyección que, contrastados con la realidad que actualmente existe, no dan cuenta de los problemas logísticos que hoy enfrenta el puerto y sus accesos y que repercuten en la calidad de vida de sus habitantes. Actualmente es de público conocimiento el alto nivel de congestión que se produce en el acceso para ingresar al puerto, lo que se evidencia con largas filas de camiones al salir y entrar al puerto, y a lo largo del Camino la Pólvora, donde se produce congestión y demoras excesivas que dificultan y alargan el traslado desde y hacia Valparaíso desde Laguna Verde, lo que se traduce en aumentos relevantes en los tiempos de desplazamiento. Todo ello trae añadido las afectaciones de ruido que sufren las poblaciones aledañas al Acceso Sur que se ven expuestas a bocinazos de camiones como protesta por la demora para ingresar a Valparaíso. Eventos que son de público conocimiento y experiencia

Bajo criterios de lógica básica, más allá de las modelaciones teóricas, lo antes descrito se incrementará con la existencia del proyecto y el aumento del flujo de camiones y movimiento de carga que lleva aparejado.

Sin embargo, lo que resulta sorprendente es que el titular declara: *"De acuerdo con lo establecido en la modelación del EIV TCVAL (2016/2025), no se identifica congestión en ninguno de los escenarios evaluados."* (pag185 Adenda Ciudadana) es decir, el titular no logra identificar algo que ya existe y que es de público conocimiento. Por lo anteriormente expuesto, la respuesta resulta insatisfactoria por estar desajustada a la realidad.

## Dique Flotante

En el anterior proyecto el dique flotante sería eliminado de la Bahía de Valparaíso, en este nuevo proyecto, el dique permanece en la bahía y será desplazado ya que se encuentra en la zona del tráfico de naves

Esta alteración forma parte de las consecuencias que se desencadenan a partir de la modificación del proyecto original del T2. Este nuevo proyecto genera un impacto significativo que afecta la operación del Dique Flotante,

**¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el Dique Flotante?,**

**¿Dónde será relocalizado? ¿Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento?**

**-Solicito se incorporen los impactos del proyecto sobre el funcionamiento del Dique Flotante.**

**Solicito Especifique:**

**-Si será movido de su actual emplazamiento**

**-De ser movido del actual emplazamiento; ¿Dónde será relocalizado?**

**-Solicito sean incluido los impactos de su relocalización.**

**- Demostrar que una eventual relocalización debe también evaluar el impacto en relación al tráfico naviero en específico a las maniobras de arribo de naves como de atraque de estas a los respectivos sitios de atraque.**

## **Respuesta**

Se considera pertinente, pues se refiere a alguno de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental. Al respecto se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV, sino de un tercero. Por lo tanto, su eventual traslado no corresponde a una obra ni actividad del proyecto actualmente en evaluación. EPV ha manifestado y reitera su intención de mantener la autorización de uso de área para el dique, en otro punto de la bahía, a convenir con SOCIBER y en aguas abrigadas.

Por su parte, SOCIBER ha declarado que su intención es continuar sus operaciones en el puerto de Valparaíso, lo que consta en carta de su gerente general incluida en el Anexo 9 del Adenda de 2016. En consecuencia, considerando que el dique seguirá operando, no se perderán puestos de trabajo por el cambio de ubicación dentro de la bahía.

A mayor abundamiento, los temas retrotraídos corresponden a paisaje y medio humano. En la RCA N°39/2018 se señala reiteradamente que la situación del dique SOCIBER se enmarca en una relación contractual entre actores independientes del proyecto TCVAL, como son la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) y la propia empresa SOCIBER.

Respecto a: *“¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el Dique Flotante?”*, se señala que el dique flotante SOCIBER, si fue considerado dentro la línea de base del proceso anterior que obtuvo la RCA favorable N° 39/2018, los datos se encuentran en las líneas de base de medio humano de dicho proceso, Anexo 5.1.5 de Adenda N°1, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufriría impactos negativos significativos.

Respecto a: *¿Dónde será relocalizado?*, se señala que el dique deberá ser ubicado al oriente del espigón fuera de la zona de tráfico directo de naves del nuevo terminal y siempre en aguas abrigadas, en un sector que permita su operación sin interferir con las faenas proyectadas. La ubicación específica será determinada en coordinación con la Empresa Portuaria Valparaíso y la autoridad competente en la materia. Se reitera que la ubicación del dique será actualizada siempre en aguas abrigadas al oriente de la medida de mitigación Sitio Costanera.

Respecto a: *¿Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento?* se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV, y su propio Titular deberá evaluar este ajuste operativo, sin intervención sobre su estructura ni pérdida de funcionalidad, y sin que esto implique alteraciones significativas en el entorno. Además, dicho tema no se ajusta a los aspectos reprochados en la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental y, como se mencionó anteriormente, según los antecedentes presentados en Anexo 5.1.5 de Adenda N°1, como resultado y debido que el dique seguirá su funcionamiento en aguas abrigadas, se determinó que los grupos humanos asociados a SOCIBER no sufriría impactos negativos significativos.

Respecto a: *“Solicito se incorporen los impactos del proyecto sobre el funcionamiento del Dique Flotante.”* se señala que el dique SOCIBER no es de titularidad de EPV. No se estiman impactos

sobre su operación, dado que su relocalización se realizará manteniendo las condiciones operativas necesarias para su actividad, conforme a los lineamientos establecidos por la Empresa Portuaria Valparaíso. Por lo tanto, no se identifican efectos adversos atribuibles al proyecto.

Respecto a las siguientes preguntas: *Si será movido de su actual emplazamiento, De ser movido del actual emplazamiento; ¿Dónde será relocalizado?, Solicito sean incluido los Impactos de su relocalización, Demostrar que una eventual relocalización debe también evaluar el impacto en relación al tráfico naviero en específico a las maniobras de arribo de naves como de atraque de estas a los respectivos sitios de atraque.*” se consideran abordadas en las respuestas anteriores.

## Reclamación

La respuesta dada por el titular resulta muy insatisfactoria ya que sostiene que el dique no es parte de los temas retrotraídos y por tanto no corresponde evaluar, sin embargo, en esta nueva versión, al modificar el proyecto y hacerlo pasar por mitigación, la situación del dique se verá afectada y el titular no se hace cargo de evaluar los impactos de esta afectación.

Si bien los temas retrotraídos son Medio Humano y Paisaje, como sostiene el titular, al cambiar sustantivamente el proyecto, este genera otras consecuencias distintas al proyecto original, entre ellas, el traslado y relocalización del Dique flotante, lo que forma parte de las alteraciones que se desencadenan a partir del proyecto, aspecto que el titular ha evadido abordar y ha omitido completamente en el informe de la adenda ciudadana.

Además, alega falta de titularidad sobre el dique flotante para no abordar los impactos que el proyecto generará sobre éste, lo que resulta una respuesta evasiva, en tanto que los titulares de los proyectos deben hacerse cargo de los impactos y afectaciones que generan dichos proyectos en sus zonas de influencia, independiente de su titularidad, como fue el caso de la remoción de la Caleta sudamericana.

## Varadero

Para construir el actual proyecto, el varadero deberá ser desalojado de su actual emplazamiento.

**¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el varadero?,**

**¿Dónde será relocalizado? ¿Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento?**

**¿Por qué no ha sido evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción, al grupo humano al que presta servicios; los lancheros?**

Todos esos datos sobre el actual varadero se han omitido en este nuevo proyecto

Es decir, el titular no ha considerado el varadero en su línea de base, no ha presentado plan de remoción del varadero, no ha presentado un plan de relocalización de éste, ni tampoco ha evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción, al grupo humano al que presta servicios; los lancheros.

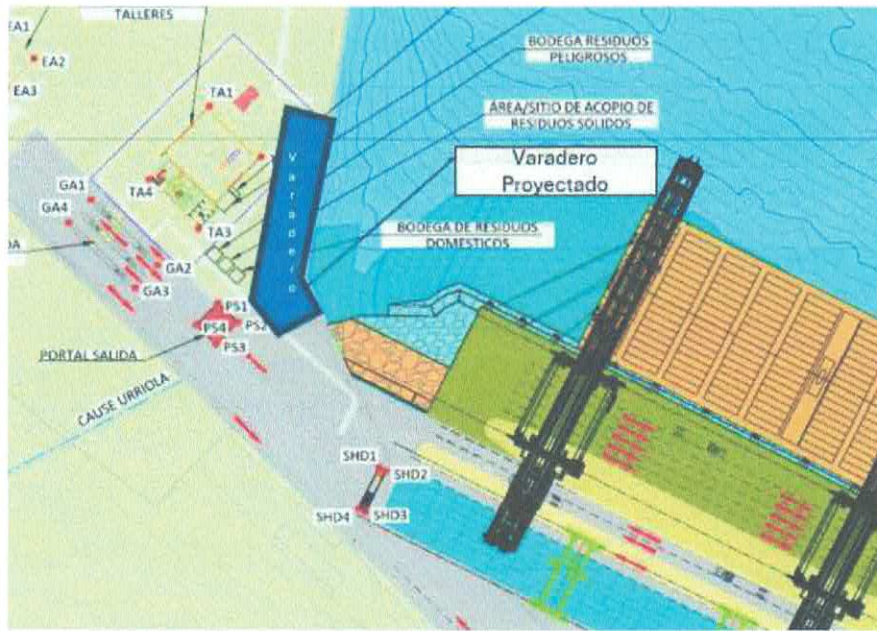
## Respuesta

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Respecto a: "*¿Para construir el actual proyecto, el varadero deberá ser desalojado de su actual emplazamiento?*", se señala que EPV, mantiene un contrato vigente para la operación del sitio Varadero. El desarrollo de la medida proyectada para el año 2030, no implica a la fecha un cierre de contrato anticipado que afecte la funcionalidad del varadero actual.

El Varadero no será desalojado, sin embargo, el varadero será trasladado ya que emplazamiento del Varadero se superpone con la ubicación de la medida de mitigación Sitio Costanera, específicamente con el área de instalación de faenas durante la etapa de construcción y la explanada operativa durante la etapa de operación. A partir de lo anterior, la medida de mitigación Sitio Costanera, considera una nueva posición para el varadero, (sector oriente de actual espigón), esta se puede apreciar en la siguiente figura.

Figura 33.2: Varadero Proyectado.



Fuente: Figura 4 de la Adenda Ciudadana, presente en Adenda complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025.

Respecto a: *“¿Por qué dentro de la línea base del proyecto no ha sido considerado el varadero?”*, se señala que el varadero no fue considerado como componente específico en la línea base del Estudio de Impacto Ambiental, dado que no es una instalación administrada por el titular ni forma parte de su infraestructura directa. No obstante, su existencia y emplazamiento actual han sido reconocidos en la planificación portuaria general. El movimiento de este no implica impactos ya que el varadero no dejara de funcionar y prestar servicios.

Respecto a *“¿Dónde será relocalizado?”*, se señala que el varadero será trasladado al sector oriente del actual espigón, según lo indicado en la medida de mitigación Sitio Costanera (ver figura anterior).

Respecto a la consulta, que dice: *“Por qué no ha sido evaluado su desplazamiento?”*, se señala que su futura ubicación será en el sector al oriente del actual espigón, según lo indicado en la medida de mitigación Sitio Costanera (ver figura anterior).

Respecto a *“¿Por qué no ha sido evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción al grupo humano al que presta servicios, los lancharos?”* se señala que el varadero seguirá prestando apoyo desde un lugar más idóneo que el actual y seguirá prestando servicios para los Lancharos del Muelle Prat. Por lo tanto, no se considera impactos para los grupos humanos asociados.

Respecto a *“Todos esos datos sobre el actual varadero se han omitido en este nuevo proyecto”*, se señala que el varadero será trasladado al sector oriente del espigón, donde seguirá prestando los servicios que actualmente realiza.

La reubicación del varadero será gestionada conforme a los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente.

El proyecto no incorpora datos específicos del varadero dentro de los antecedentes técnicos, dado que no es parte de la infraestructura bajo administración del titular. Su forma de traslado será resuelta a través de los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente.

Respecto a: “ *Es decir, el titular no ha considerado el varadero en su línea de base, no ha presentado plan de remoción del varadero, no ha presentado un plan de relocalización de éste, ni tampoco ha evaluado los impactos y afectaciones que producirá su remoción al grupo humano al que presta servicios; los lancheros.*” se señala que, tal como se indicó anteriormente, el varadero no forma parte de la infraestructura bajo administración del titular, razón por la cual no se ha incorporado en la línea de base del proyecto. En consecuencia, no corresponde presentar un plan de remoción ni de relocalización dentro del alcance del presente proyecto. La eventual relocalización del varadero será abordada mediante los mecanismos de planificación portuaria establecidos por la autoridad competente, asegurando que dicho proceso se realice conforme a la normativa vigente.

Cabe destacar que el varadero seguirá prestando apoyo desde un lugar más idóneo que el actual y seguirá prestando servicios para los Lancheros del Muelle Prat. Por lo tanto, no se considera impactos para los grupos humanos asociados.

## Reclamación

En sus respuestas respecto al Varadero, el titular vuelve a omitir elementos que se han visto y se verán afectados por el proyecto, como lo hizo en el proceso anterior con la Caleta Sudamericana, argumentando que “*El varadero no fue considerado como componente específico en la línea base del Estudio de Impacto Ambiental, dado que no es una instalación administrada por el titular ni forma parte de su infraestructura directa*”, en circunstancias que independiente de la administración, el Varadero forma parte de las afectaciones del proyecto ya que será trasladado, es decir el titular no se hace responsable nuevamente de todas las afectaciones que tendrá el proyecto.

El titular reconoce que el varadero será **trasladado** porque su ubicación se superpone al nuevo proyecto que denomina “medida de mitigación Sitio Costanera”, es decir aquí nos encontramos ante una afectación del proyecto que no ha sido considerada por el titular, y menos aún; su existencia no ha sido incorporada en la línea base del proyecto, como el mismo titular reconoce.

## Afectación al Muelle Prat

Esta nueva versión del proyecto Terminal2, disminuye en 2/3 su superficie y en 2/3 el transporte de carga y reduce su frente de atraque de 725 metros de longitud a 433 metros lineales, respecto del proyecto original.

Sin embargo, todas las grúas y maquinaria que estaban contempladas para el funcionamiento del proyecto original, con un muelle de 725 m de longitud, destinadas a atender 2 naves post panamax, en este nuevo proyecto, serán emplazadas en un superficie reducida en 2/3, es decir; 5 Grúas Ship to Shore (STS), 12 Grúas Rubber Tired Gantry (RTG), 2 Vehículo Reach Stacker (RS), 4 Vehículo Empty Container Handler (ECH), estarán en funcionamiento dentro de una superficie que representa solo un tercio de la superficie para las que fueron planificadas originalmente. Además, estarán trabajando simultáneamente.

Es decir, tendremos 5 grúas descargando una nave, por lo que la frecuencia de movilización de carga se intensificará y con ello la frecuencia en el flujo de camiones, a diferencia del anterior

proyecto, que las 5 grúas estaban contempladas para recibir 2 naves, que podían estar operando simultáneamente o no, dependiendo de la eventualidad de que arribaran 2 naves a la vez.

Como consecuencia de esta alteración en la concentración del área de carga y descarga y aumento de la frecuencia en el flujo de camiones, el Muelle Prat, lugar emblemático e identitario de Valparaíso, su uso social y cotidiano se verá invadido por la entrada y salida de camiones con contenedores, lo cual generará una pantalla de contenedores en movimiento que romperá la dinámica habitual de los visitantes al lugar.

En términos visuales, el proyecto no considera el impacto que el aumento en la frecuencia de camiones tendrá sobre el Muelle Prat y el acceso de visitantes a la bahía en una ciudad cuyo turismo ha ido al alza.

En términos de seguridad portuaria y fluidez operativa para el puerto, el titular no está considerando la interacción entre la operación portuaria y la ciudad turística en que se va a emplazar. La existencia de 2 pasos de cebrá, que permite el acceso a los turistas al Muelle Prat, representa un nudo de congestión que se verá intensificada con el funcionamiento del nuevo proyecto dado el aumento del flujo de camiones.

El titular no explica cómo resolverá este problema logístico, dado el aumento del turismo que ha experimentado la ciudad y la intensificación de las maniobras de carga y descarga de camiones que contempla el nuevo proyecto.

En términos atmosféricos, el aumento del tránsito de camiones en el Muelle Prat incrementará la contaminación del sector producto de las emisiones del flujo de camiones, lo que creará altos índices de contaminación.

**El titular no ha presentado plan de medidas de mitigación a la afectación que tendrá el Muelle Prat.**

## **Respuesta**

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Respecto a: *“Como consecuencia de esta alteración en la concentración del área de carga y descarga y aumento de la frecuencia en el flujo de camiones, el Muelle Prat, lugar emblemático e identitario de Valparaíso, su uso social y cotidiano se verá invadido por la entrada y salida de camiones con contenedores, lo cual generará una pantalla de contenedores en movimiento que romperá la dinámica habitual de los visitantes al lugar”* y a *“En términos visuales, el proyecto no considera el impacto que el aumento en la frecuencia de camiones tendrá sobre el Muelle Prat y el acceso de visitantes a la bahía en una ciudad cuyo turismo ha ido al alza”*., se señala que la interacción peatón vehículo en el acceso al Muelle Prat fue evaluada. El resultado indica que, con proyecto, el tratamiento técnicamente recomendado es paso de cebrá (no semáforo), debido a los niveles de flujo observados; sin perjuicio de ello, el titular implementará voluntariamente un paso peatonal semaforizado para mayor seguridad de visitantes.

En la simulación de red, el corredor logístico prioriza ZEAL–La Pólvora–accesos portuarios, no prevé desvíos de camiones por áreas peatonales turísticas; los nodos e intersecciones modelados se concentran en la Ruta 68/La Pólvora y accesos a puerto, y el desempeño comparado no muestra diferencias relevantes entre escenarios con y sin proyecto.

Adicionalmente, la generación horaria promedio en operación es del orden de 34 vehículos/hora (entradas y salidas), distribuida 24/7 y coordinada con ZEAL para evitar acumulaciones, lo que acota la presencia de camiones en el borde portuario.

Con el refuerzo peatonal (semaforización) y la priorización del corredor logístico, no se configura una “pantalla móvil” que invada el uso social cotidiano del Muelle Prat.

El efecto visual sobre visitantes se aborda explícitamente por la vía paisajística, con medidas urbanas que se detallan en el capítulo 7 de ICE, que restablecen y mejoran la experiencia visual y de acceso al borde.

Respecto a: *“En términos de seguridad Portuaria y fluidez operativa para el puerto, el titular no está considerando la Interacción entre la operación portuaria y la ciudad turística en que se va a emplazar. La existencia de 2 pasos de cebra, que permite el acceso a los turistas al Muelle Prat, representa un nudo de congestión que se verá intensificada con el funcionamiento del nuevo proyecto dado el aumento del flujo de camiones.”* Se señala que la evaluación de seguridad peatonal para Muelle Prat concluye que el tratamiento requerido es paso de cebra; pese a ello, el titular eleva el estándar e implementa semaforización peatonal como medida adicional de seguridad turística. En paralelo, la simulación de red urbana no evidencia deterioros de desempeño con el proyecto.

La interacción ciudad–puerto se gestiona con control peatonal semaforizado y con flujos logísticos segregados y coordinados, resguardando seguridad y continuidad operativa.

Respecto a: *“El titular no explica cómo resolverá este problema logístico, dado el aumento del turismo que ha experimentado la ciudad y la intensificación de las maniobras de carga y descarga de camiones que contempla el nuevo proyecto. (Solución logística frente al aumento del turismo y la intensificación de maniobras)”*. Al respecto se señala que la actualización de transporte realizada en la Adenda complementaria de fecha 02 de diciembre de 2025, mantiene el diagnóstico del EISTU/2016: el desempeño de la red permanece dentro de rangos adecuados al comparar tiempos de viaje y demoras “con/sin proyecto”. El control de accesos y la coordinación con ZEAL permiten absorber puntas sin colas en el sector urbano.

En términos de magnitud, la tasa horaria promedio asociada a la operación (~34 veh/hora) y su distribución 24/7 disminuyen la probabilidad de conflictos con flujos peatonales y turísticos.

El proyecto sí explica y modela su estrategia logística (corredor ZEAL–La Pólvara, control de accesos y semaforización peatonal voluntaria), la que resulta suficiente según las simulaciones comparativas.

Respecto a: *“En términos atmosféricos, el aumento del tránsito de camiones en el Muelle Prat incrementará la contaminación del sector producto de las emisiones del flujo de camiones, lo que creará altos índices de contaminación”* se señala que, según se indica en el numeral 4.4.6 del ICE, durante la fase de construcción, el proyecto considera las emisiones de material particulado respirable (MP10), material particulado fino respirable (MP2,5), material particulado sedimentable (se consideraron las partículas totales en suspensión (PTS) como equivalente a MP30), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y dióxidos de azufre (SO2). Sin embargo, considerando la reducción del Terminal 2, mediante la implementación de la medida de mitigación O-MIT-PA-1: Sitio costanera y las medidas de compensación O-COM-PA-1: Paseo Costero (Malecón); O-COM-PA-2: Paseo-Mirador Puerto; O-COM-PT-3: Plaza del Mar; y, O-COM-PT-4: Ascensor El Arrayán, las emisiones de material particulado y gases se reducen de manera significativa tras la implementación de la medida de mitigación, para los sectores TCVAL y CFLP, lo

que conlleva a reducciones en el periodo de la fase de construcción (de 4 a 3 años), reducción en los volúmenes de extracción, los flujos vehiculares y las horas de funcionamiento de la maquinaria.

Respecto de las emisiones en fase de operación, el proyecto considera las emisiones de material particulado respirable (MP10), material particulado fino respirable (MP2,5), material particulado sedimentable (se consideraron las partículas totales en suspensión (PTS) como equivalente a MP30), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y dióxidos de azufre (SO2), las que, según se señala en el numeral 4.5.8 del ICE, se reducen de manera significativa tras la implementación de la medida de mitigación O-MIT-PA-1: Sitio costanera, para la operación del proyecto.

En el numeral 5.1 del ICE, se presenta el impacto de dichas emisiones sobre la calidad del aire y, conforme a los resultados de la modelación de contaminantes atmosféricos, los aportes del proyecto no superarán los límites de las normas primarias de calidad del aire, por lo cual, no se generará o presentará un riesgo a la salud de la población, según lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del SEIA, correspondiente al "Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones y residuos"

Respecto a: *"El titular no ha presentado plan de medidas de mitigación a la afectación que tendrá el Muelle Prat. (Plan de medidas para el área del Muelle Prat)"* se señala que, existe un Plan de Medidas vigente para el componente Paisaje (mitigación/compensación), con obras públicas concretas. Según se detalla en el numeral 7.1.2 del ICE, incorpora una medida de mitigación volumétrica del terminal, llamada Sitio Costanera, que se detalla en el numeral 7.1.2 del ICE, la que consiste en la reducción del muelle de atraque en respuesta ciertos impactos que el proyecto generaba al bloqueo de vista e intrusión visual y, por otra parte, para aquellos impactos que no pueden ser mitigados se proponen medidas compensación ambiental asociadas al Borde Costero, como lo son: Paseo Costero Malecón, Paseo Mirador Puerto, Plaza del Mar y Ascensor El Arrayán, las cuales se detallan en el Capítulo 7 del ICE, numerales 7.2.8, 7.2.9, 7.2.10 y 7.2.11, respectivamente. Las medidas de compensación propuestas en el borde costero han sido diseñadas en consistencia con los lineamientos de la ciudad y de la protección del patrimonio cultural, al poner en valor el borde marítimo como una extensión del espacio patrimonial urbano, reforzando su identidad y atractivo global, potenciando el arraigo de sus habitantes y la activación de manifestaciones culturales y atractivos de la ciudad entregándole un espacio que actualmente no existe en Valparaíso y que es de especial interés para la ciudadanía en el marco del disfrute del borde costero y de recuperar el acceso al mar.

Complementariamente, para la seguridad peatonal específica del Muelle Prat, se incorpora la semaforización peatonal voluntaria, lo que constituye una medida adicional dirigida precisamente al punto observado.

## Reclamación

El titular reconoce impactos que el proyecto ocasionará sobre el paisaje, pero no el impacto que generará al acceso del Muelle, que constituye un área emblemática de la ciudad y que es la puerta de entrada al acceso al mar de los habitantes, así como al acceso a los tradicionales recorridos en lancha por la bahía.

Si bien reconoce los impactos sobre el muelle respecto al paisaje y ofrece supuestas compensaciones, estas están enfocadas a compensar el impacto que tendrá el proyecto a las vistas, pero no al acceso y uso de un punto tan emblemático de la ciudad como es el Muelle Prat, el

que constituye el acceso para las salidas de los recorridos en lanchas, por lo que, al ser afectado dicho acceso y uso del muelle, se afectará indirectamente también la labor que desarrollan los lancheros.

## **Rutas turísticas de los lancheros**

Considerando que el flujo de salidas turísticas de las lanchas se ha visto interrumpido frecuentemente, como consecuencia de la ampliación de 120 metros de su frente de atraque realizada por TPS, el año 2016 ya que, por medidas de seguridad, las embarcaciones con turistas se han visto impedidas de salir durante el periodo de maniobra de atraque o desatraque de las embarcaciones, alterando el desempeño de las labores turísticas de los Lancheros. Con este nuevo proyecto de ampliación, las actividades de servicios turísticos que ofrecen los lancheros, labor que constituye el medio de subsistencia de este grupo humano, se verán aún más afectadas en su funcionamiento, mermando aún más su medio de subsistencia.

**El titular no ha evaluado la afectación a la actividad turística de los lancheros debido a la alteración y obstrucción que tendrán las rutas que normalmente se realizan por la bahía, debido al tráfico de naves y las maniobras de atraque o desatraque que se generarán en el nuevo muelle.**

**El titular no ha presentado plan de medidas de mitigación a la afectación que tendrá la actividad de los lancheros en lo referente a las interrupciones del flujo de las rutas turísticas.**

## **Respuesta**

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Al respecto se indica que la navegación dentro del puerto y la bahía de Valparaíso está regulada por la Autoridad Marítima, bajo el Reglamento del artículo 137 de la Ley de Navegación; la construcción y operación del T2 no altera esa prerrogativa ni el esquema de gestión del tráfico interior. Las rutas de los lancheros no están sujetas a coordenadas fijas y ya coexisten con maniobras de naves mercantes y cruceros en la dársena. En ese marco, la Autoridad Marítima administra y coordina los movimientos portuarios y de transporte de pasajeros, con reglas específicas para ambos (incluida la operación desde el Muelle Prat).

Adicionalmente, la Planificación Naviera es la instancia formal donde se ordenan zarpes y arribos, uso de luces y la presencia de práctico a bordo, precisamente para asegurar la compatibilidad entre actividades portuarias y circuitos turísticos. Conforme a este arreglo, se ha sostenido que las partes, obras y acciones del proyecto no constituyen obstáculo para la actividad turística de los lancheros.

Durante la fase de construcción del proyecto, si bien el acceso al sector del Muelle Prat (sector en donde los lancheros realizan su actividad) experimentará un aumento en los tiempos de espera para dicho acceso, se estima que dicho aumento de tiempo no afectará la afluencia de público al sector, puesto que el acceso no será obstruido. Durante la fase de operación se descartó la existencia de impactos sobre la actividad de los lancheros producto de las maniobras de

embarcaciones post panamax, puesto que éstas últimas pueden acceder sólo al sector TCVAL, el cual es distinto al sector que los lancheros ocupan en el Muelle Prat.

Asimismo, las rutas turísticas se alejan del área de proyecto para conservar vistas panorámicas del anfiteatro porteño, por lo que no se prevé una afectación significativa del circuito de los lancheros por presencia de naves en T2.

La gestión de compatibilidad entre maniobras portuarias y circuitos turísticos se implementa a través de la Planificación Naviera y las reglas operativas de la Autoridad Marítima: allí se programan los movimientos de naves, se avisa y coordina la navegación y se definen las condiciones de seguridad (práctico a bordo, luces/señales), asegurando que no exista afectación que impida o dificulte la actividad de los lancheros. En paralelo, el ordenamiento del Muelle Prat (procedimiento de uso y orden de embarcaciones) se mantiene vigente, resguardando la operación del servicio turístico.

En consecuencia, existe un mecanismo operativo específico (Planificación Naviera y reglas de uso del Muelle Prat) que mitiga y administra cualquier interferencia puntual por ventanas de maniobra, sin requerir medidas adicionales para la continuidad del servicio turístico.

Finalmente se puede indicar lo siguiente:

- La navegación en bahía y puerto se rige por normas y por la Autoridad Marítima, y el proyecto no altera esa prerrogativa. Las rutas de lanchas no son fijas y coexisten con maniobras portuarias bajo control de tráfico.
- La Planificación Naviera y el ordenamiento del Muelle Prat son los instrumentos que aseguran compatibilidad y evitan obstrucciones; lo que puede presentarse son esperas acotadas en accesos, sin afectar la afluencia ni impedir el servicio.

Según lo anterior, el proyecto no generará impacto significativo sobre los lancheros, por tanto, no se requiere la implementación de medidas de mitigación, reparación y/compensación.

## Reclamación

El titular ha omitido considerar el impacto que tendrá el proyecto en la actividad de un grupo humano que desempeña su labor dentro de la bahía a través de los recorridos turísticos que realiza dentro de la rada de Valparaíso; los lancheros con sus rutas turísticas en la bahía.

El titular no aborda la observación planteada y desvía la respuesta a un aspecto específico dentro de la actividad de los lancheros como es, los procesos de embarque y desembarque de pasajeros que efectúan los recorridos en lancha, los que se desarrollan dentro del espacio inmediato del muelle y el mar, y omite referirse al trayecto de las rutas que desarrollan los lancheros dentro de la bahía y con ello omite evaluar el impacto que tiene el proyecto sobre la actividad que estos realizan.

Además, el titular reconoce que *“La gestión de compatibilidad entre maniobras portuarias y circuitos turísticos se implementa a través de la Planificación Naviera y las reglas operativas de la Autoridad Marítima: allí se programan los movimientos de naves, se avisa y coordina la navegación y se definen las condiciones de seguridad (práctico a bordo, luces/señales), asegurando que no exista afectación que impida o dificulte la actividad de los lancheros. En paralelo, el ordenamiento del Muelle Prat (procedimiento de uso y orden de embarcaciones) se mantiene vigente, resguardando la operación del servicio turístico”*

Justamente por esas reglas que alude el titular es que en la actualidad los lancheros sufren retrasos y paralizaciones en sus actividades antes las maniobras de atraque y desatraque de naves, sin embargo, en el proceso de evaluación de este proyecto, que impacta en el centro de los recorridos de los Lancheros, el titular no ha pedido a la autoridad marítima informe alguno que garantice que la entrada y salida de naves a la bahía no afectarán la labor de los lancheros, sobre todo considerando la envergadura de las naves que transitaran dentro de la bahía, es decir, el titular no ha demostrado que proyecto en evaluación no tendrá impacto sobre la actividad que desarrolla este grupo humano.

Tampoco el titular ha dado respuesta ni ha explicado cómo la autoridad marítima regulará las rutas de los lancheros dado que éstas se desarrollan precisamente en medio de la bahía, en el espacio donde está contemplado las maniobras de atraque y desatraque de las naves, afectando así la fuente de subsistencia de un grupo humano al que impactará el proyecto.

El titular evade realizar una evaluación completa y exhaustiva del proyecto.

## **Afectación al valor turístico de la Bahía**

La Bahía de Valparaíso constituye una cuenca visual que permite contemplarla y apreciarla en su integridad.

El paseo y recorrido por la bahía, así como la contemplación de Valparaíso desde el mar, constituye uno de los atractivos turísticos de Valparaíso por su valor paisajístico

El impacto paisajístico del proyecto sobre la bahía de Valparaíso, principal atractivo turístico para los visitantes de la ciudad tendrá como consecuencia la afectación del recorrido de los lancheros, en tanto el objeto de los tours de las lanchas se verá afectado por el proyecto, por la fragmentación que experimentará la bahía.

**El titular no ha presentado plan de compensación a la actividad turística que desarrollan los lancheros, producto de la pérdida de valor paisajístico que sufrirá la bahía, con la intervención del proyecto en parte importante de la ésta.**

## **Respuesta**

Se considera pertinente la observación, pues se refiere a algunos de los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, específicamente a sus impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación.

Al respecto se señala que el grupo humano, "Lancheros Muelle Prat" si fue incorporado en la línea de base de Medio Humano del EIA TCVAL que obtuvo la RCA Favorable N°39/2018, esta información se encuentra en el Anexo 5.1.5 Act. LB Medio Humano de la Adenda N°1 del proceso anterior RCA Favorable N°39 /2018.

La línea base del proceso anterior (RCA 39/2018) indica que la actividad de los actuales lancheros del Muelle Prat tiene orígenes en el embarque y desembarque de mercancías y pasajeros desde los barcos que llegaban al puerto de Valparaíso. Los procesos de modernización de la actividad portuaria del siglo XX propiciaron cambios, iniciándose recorridos que comenzaban en la bahía y enfilaban hacia el sector de Playa Torpederas. De acuerdo a los antecedentes proporcionados por

el municipio porteño, esta práctica se realiza desde la segunda década del siglo XX y según relatos de porteños, ya desde la década de 1950 hay recuerdos de estos recorridos por la bahía. Los paseos en lancha por la bahía de Valparaíso es uno de los atractivos turísticos de los visitantes de la ciudad y constituyen una actividad que los porteños, en general, realizan al menos una vez en la vida, con el objetivo de admirar la ciudad desde el mar y conocer las faenas portuarias.

Respecto a la navegación en la bahía de Valparaíso está estrictamente regulada por la **Autoridad Marítima (Capitanía de Puerto)** bajo normativas nacionales e internacionales (como el convenio SOLAS). El titular ha enfatizado que **no se modificará esta prerrogativa**, y que las rutas turísticas de los Lancheros continuarán existiendo dentro del mismo marco regulatorio operativo actual.

Junto a lo anterior, el titular señala que las actividades portuarias se desarrollarán en paralelo a los circuitos de las lanchas, siendo compatibles ambas actividades, tal como lo señala la Resolución N°1 de la Empresa Portuaria de Valparaíso del 14 de enero de 1999, que reglamenta el procedimiento de uso del Muelle Prat y fija un procedimiento para el ordenamiento de las embarcaciones que utilizan dicho Muelle, las cuales se mantendrán con las actividades del proyecto TCVAL. en versión medida de mitigación sitio Costanera (50 % del T2 con RCA favorable N°39)

Cabe destacar que las rutas que llevan a cabo los Lancheros no están sujetas a unas coordenadas fijas y por lo tanto, no implica ninguna situación distinta a la existente actualmente de convivencia de naves comerciales, cruceros y lanchas recreativas en la dársena.

A mayor abundamiento, el proyecto implementa medidas de mitigación visual, como la reducción de la superficie operativa frente al casco histórico y la mimetización cromática de grúas y equipos, con el objetivo de disminuir la intrusión visual y el contraste en el horizonte de la bahía.

Se han incorporado compensaciones urbanas y paisajísticas, como el Paseo Costero, el Paseo Mirador Puerto y la Plaza del Mar, que buscan mantener y mejorar la experiencia de contemplación de la bahía tanto desde tierra como desde el mar.

A partir de lo anterior no se consideran afectaciones o impactos negativos significativos sobre los Lancheros y su actividad económica que desarrollan y operan actualmente en el Muelle Prat.

## Reclamación

Las respuestas del titular son evasivas y no abordan la observación en lo referente a la degradación del valor (o activo) paisajístico de la bahía y su impacto socioeconómico directo en la labor de los lancheros. Si bien reconoce el valor histórico del oficio tradicional que llevan a cabo los lancheros, el titular no responde la pregunta específica y omite evaluar el nexo entre la unidad visual del anfiteatro y la eventual pérdida de la rentabilidad de la actividad turística.

Los impactos que el proyecto tendrá sobre la bahía presentan una interdependencia crítica; por un lado, la dimensión patrimonial y su afectación del paisaje cultural y, por otro, la dimensión humana y económica de quienes dependen de él. Por otro lado, la alteración de los atributos paisajísticos de la Bahía no es un impacto meramente estético, ya que además trae como consecuencia la afectación a la fuente de sustento vital de los lancheros, un grupo humano cuya presencia en la bahía de Valparaíso es de larga data.

La fragmentación de la cuenca visual producida por la infraestructura del proyecto degrada el objeto de atracción turística y la experiencia de contemplar la "ciudad – anfiteatro" desde el mar. Esta pérdida en la calidad del servicio turístico afectará directamente la fuente de sustento vital de este grupo humano, una consecuencia directa que no se ha evaluado técnicamente por el titular.

En el expediente de evaluación el titular ha reconocido el impacto patrimonial a la vista de la bahía desde el mar y por ello ha ofrecido compensaciones urbanas terrestres, sin embargo, al no reconocer ni evaluar la afectación de ese impacto en la labor de los lancheros, estas medidas carecen proporcionalidad, ya que no mitigan la pérdida que sufrirá este grupo humano sobre el objeto que constituye la fuente de sustento de su oficio.

Al desvincular el daño al paisaje del daño a la economía local, el titular deja sin evaluar un impacto significativo sobre los grupos humanos dentro del área de influencia del proyecto.

Rosendo Martínez



rosendo.martinez@q-uit.com